
N 17
24-4-62
HEBDOMADAIRE
10 F.
CANADA
20 CENTS
52 pages
TINTIN
LE SUPER JOURNAL DES JEUNES DE 7 A 77 ANS
WAPI SAUVÉ ?

IL Y A LETTRE ET LETTRE

◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆

IL m'arrive (oserais-je l'avouer ?) de me mettre en colère. Oh ! bien rarement ! Cependant, une horrible chose me fait sortir de mes gonds : c'est la lettre anonyme!

Je n'en reçois presque jamais, grâce à Dieu !

Il nous arrive parfois, comme à tout le monde, de publier un détail inexact. Nos amis nous écrivent alors très gentiment pour nous le signaler et nous sommes les premiers à nous en excuser.

Mais il en est qui sont incapables d'écrire poliment et proprement, et qui n'ont ni l'élimentaire franchise, ne le courage de donner leur nom et leur adresse, voilà ce que je ne puis admettre.

Je me rappelle une erreur que nous avions commise en situant WENGEN en Autriche, alors que c'est un village suisse. Nous avons reçu une carte à peu près illisible, qui disait grossièrement : « Si vous ne savez pas où est Wengen, allez prendre des leçons de géo ! ». Bien entendu, ni adresse, ni signature ! A votre avis, le morveux qui nous a écrit cela n'aurait-il pas quelque profit à suivre un cours de politesse et de savoir-vivre ?

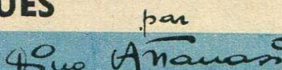
Tintin



LA SEMAINE PROCHAINE : LES SOLUTIONS EXACTES DU GRAND CONCOURS !



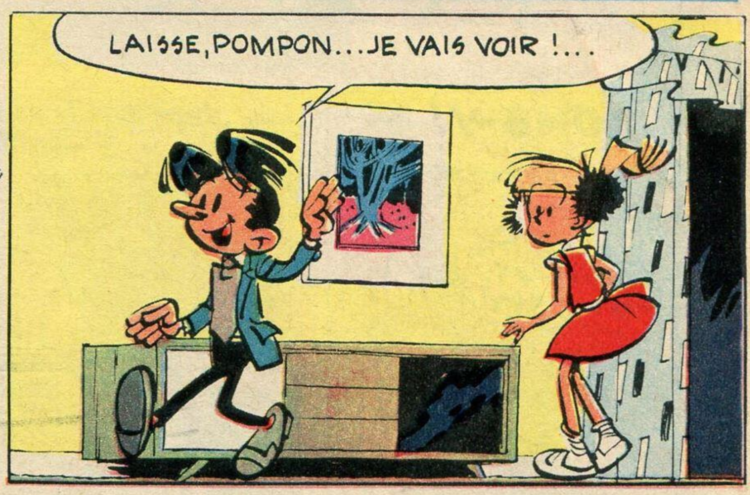
MODESTE et POMPON



par Dino Attanasio

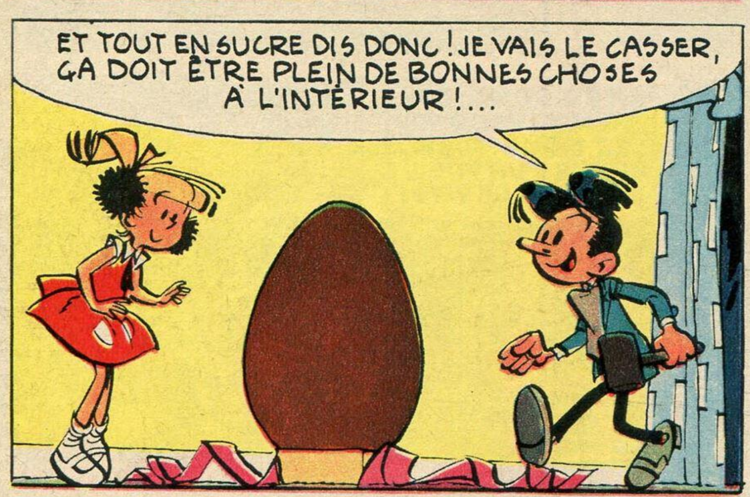


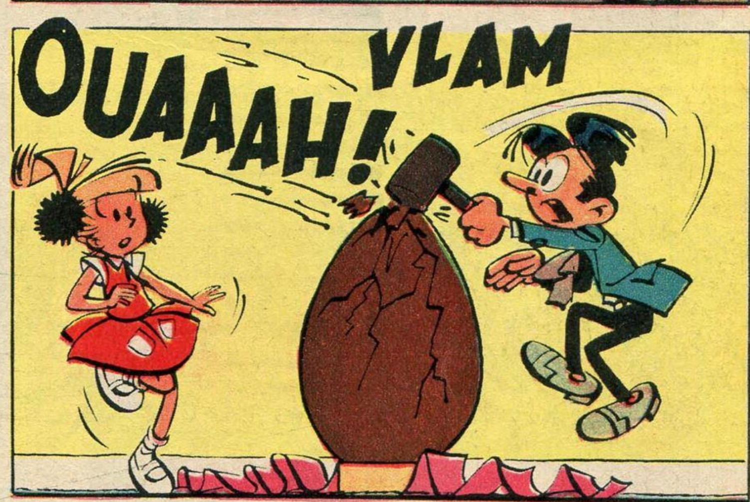


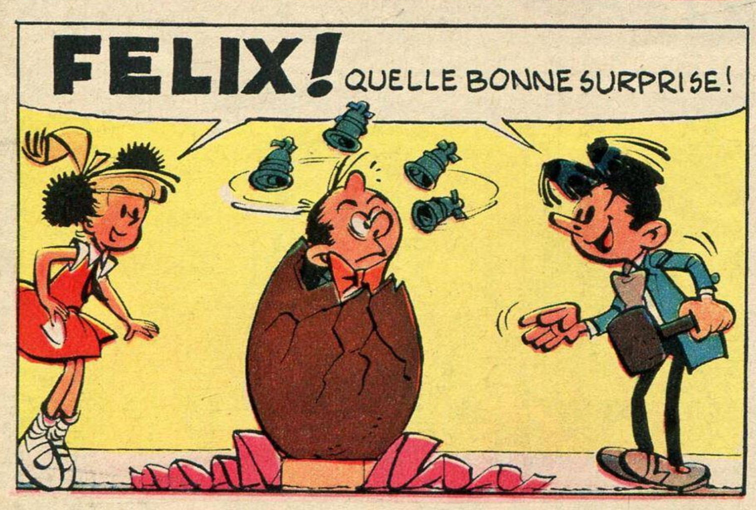


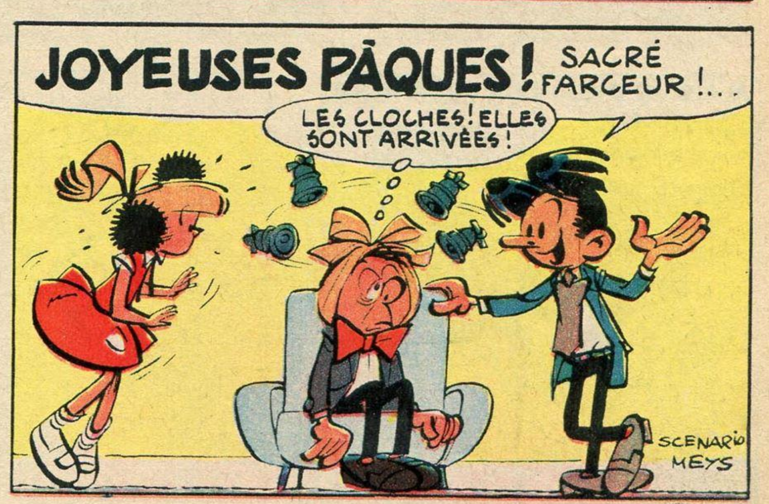


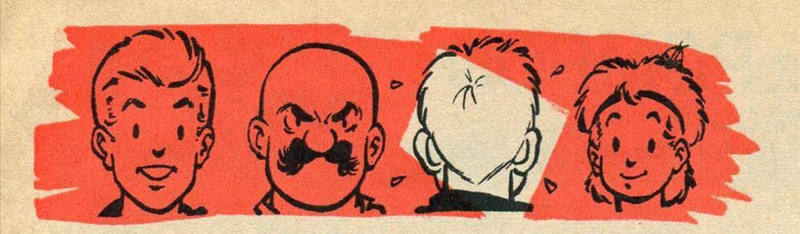






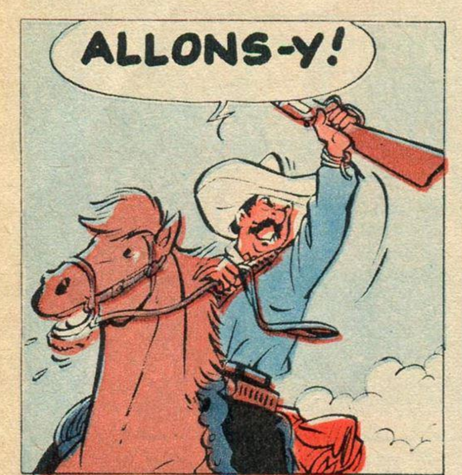


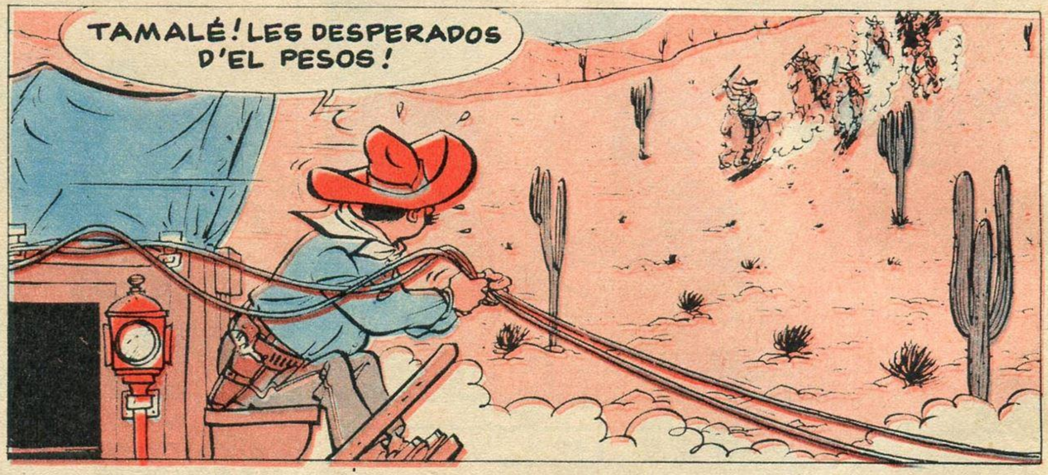


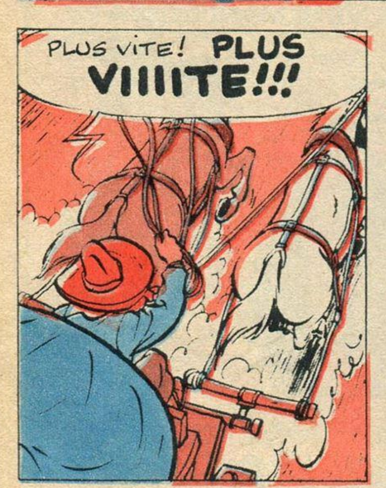


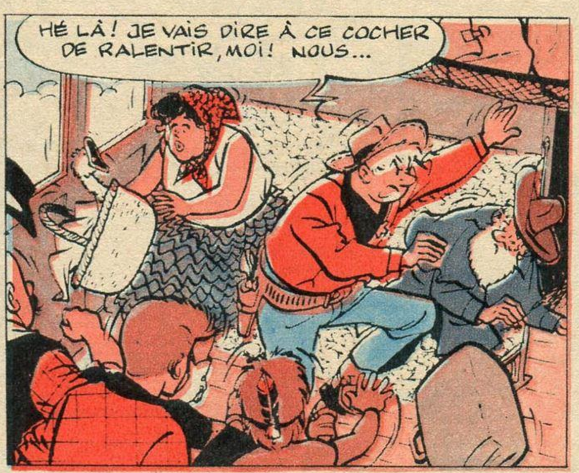
LE TÉMOIN

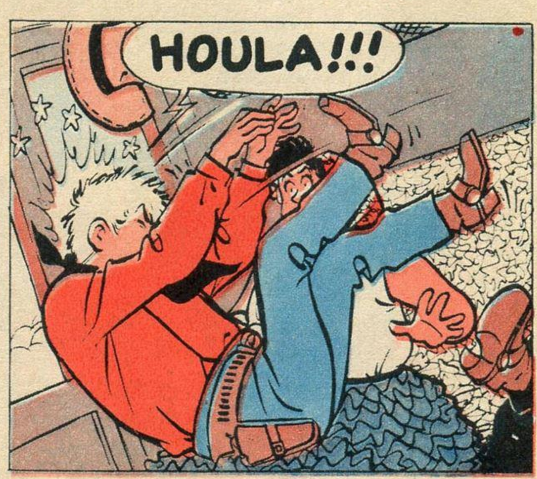
La diligence dans laquelle nos amis, épuisés, se











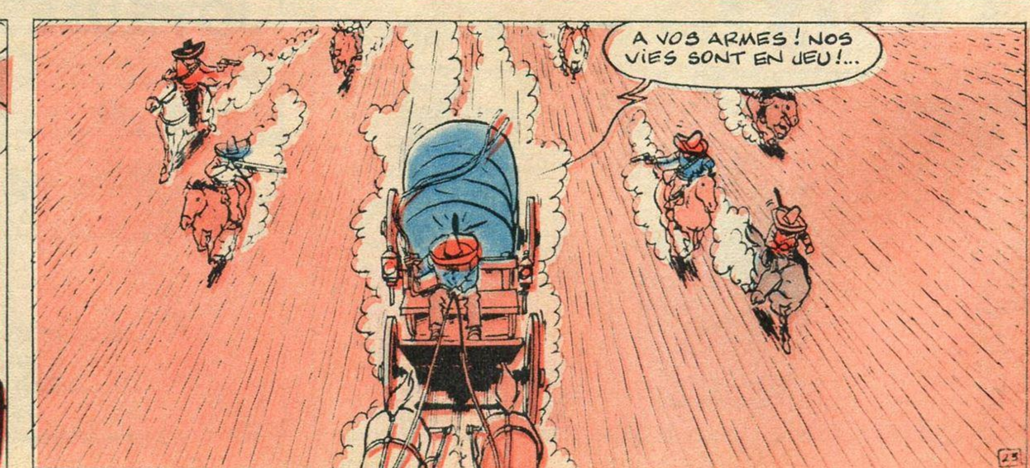












DU RIO GRANDE

UNE AVENTURE DE
CHICK BILL
PAR TIBET
SCENARIO : GREG

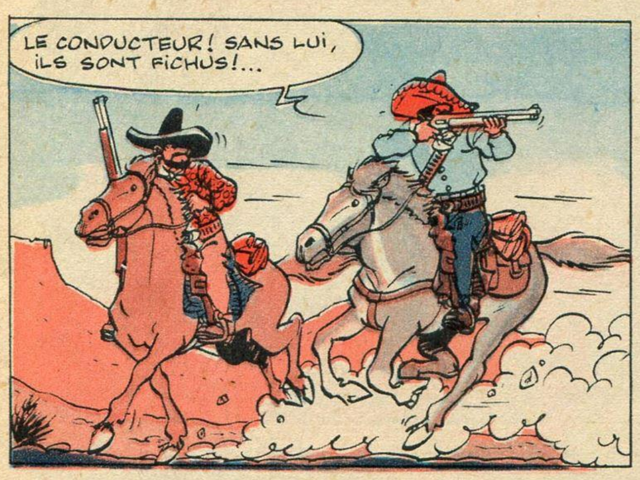
nt endormis, est guettée par les hommes d'El Peso...





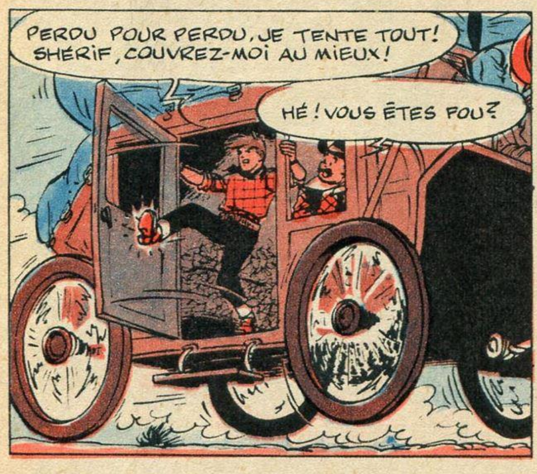


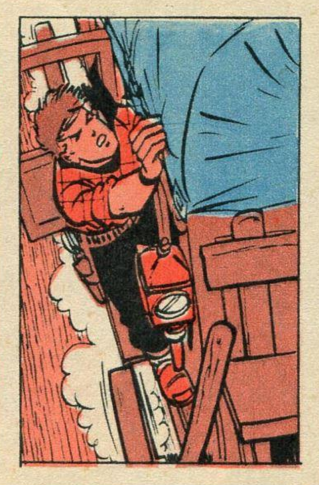


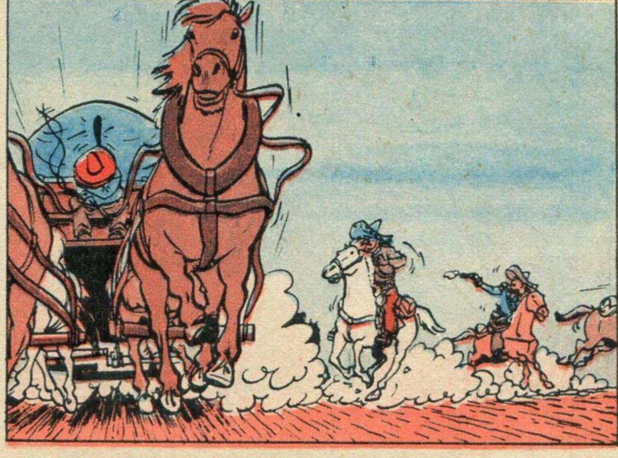




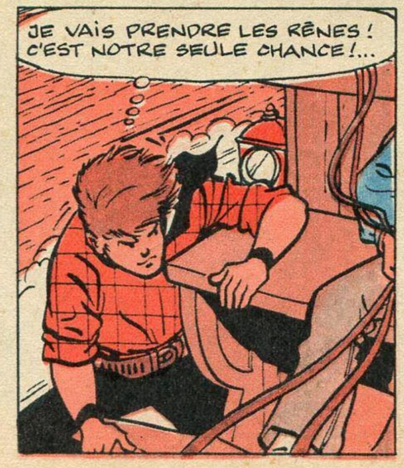


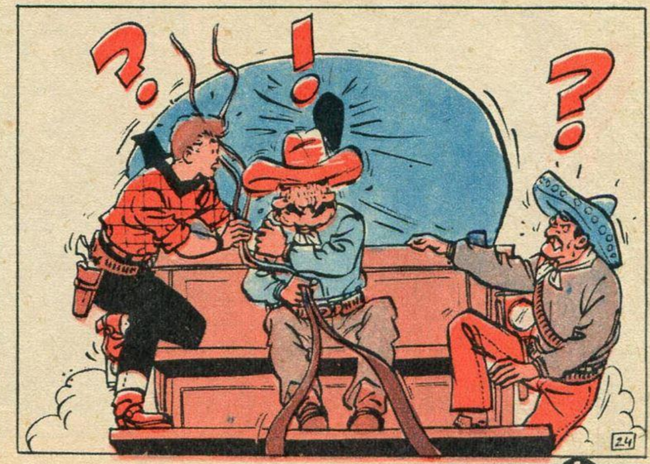










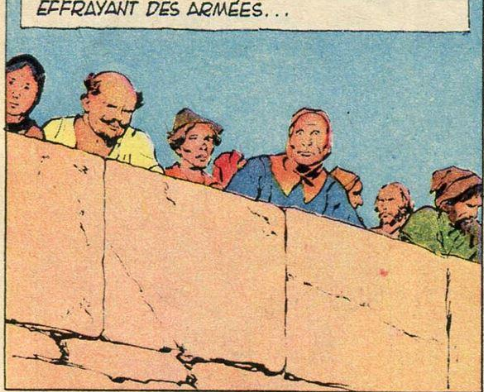


A SUIVRE



le croisé

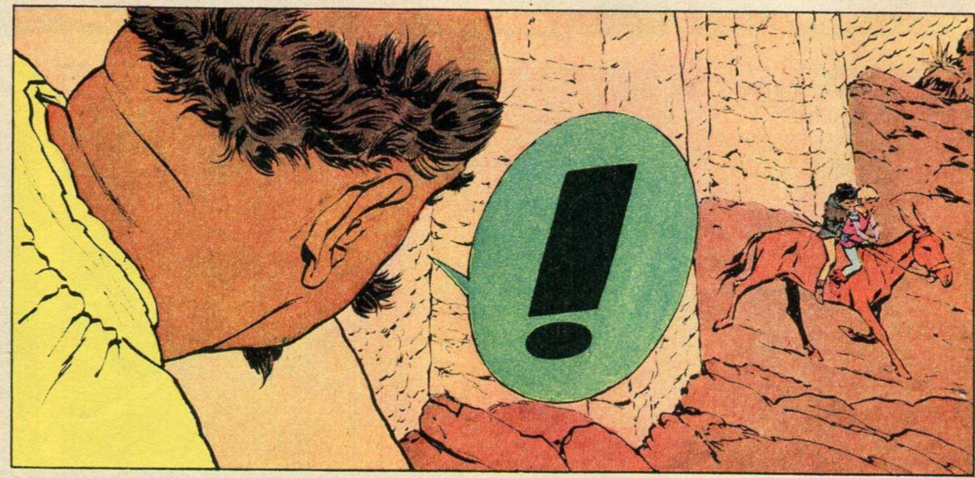
Le torrent des croisés déferle des murs d'Antioche.



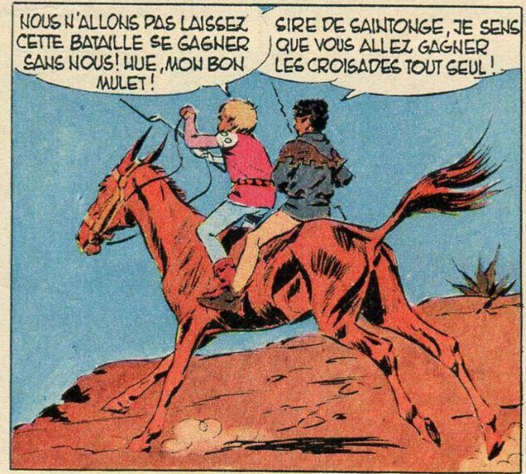


















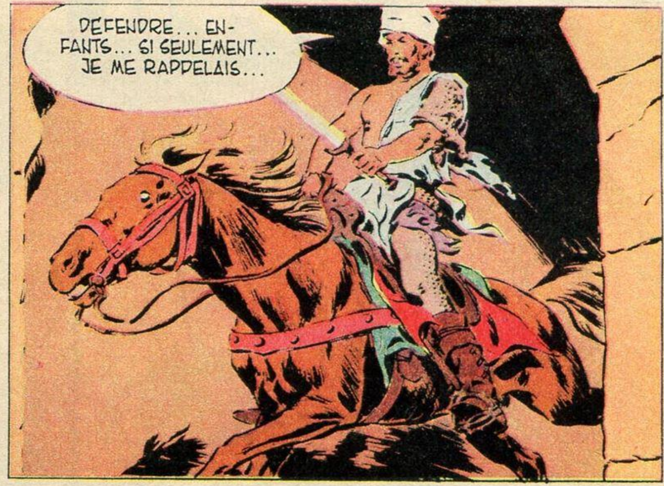


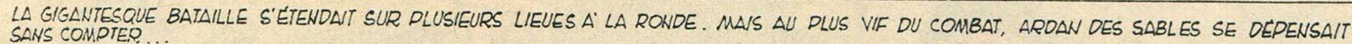
sans nom

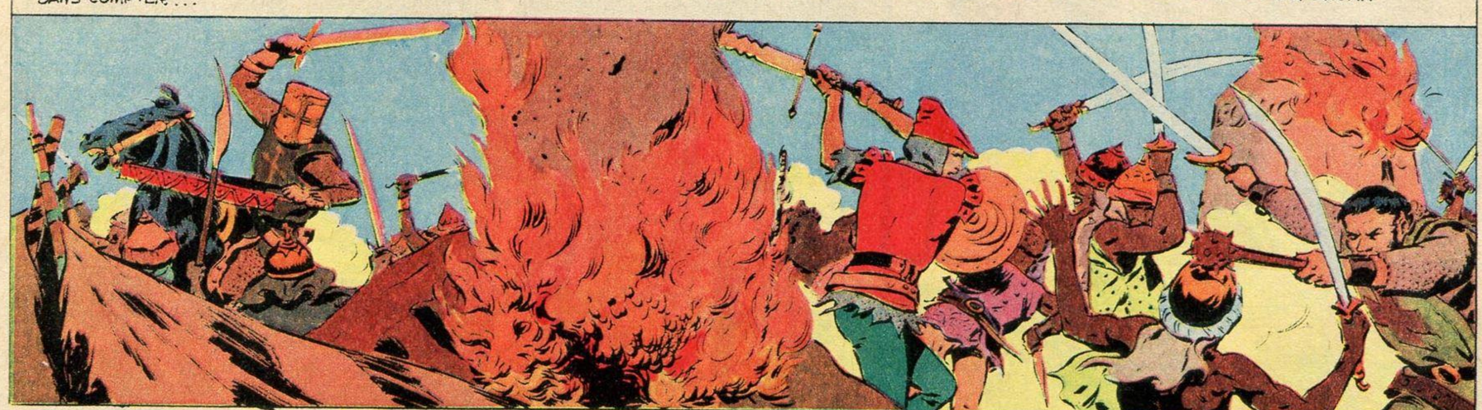
par paul cuvelier

ils attaquent les Turcs de Kerbogha.



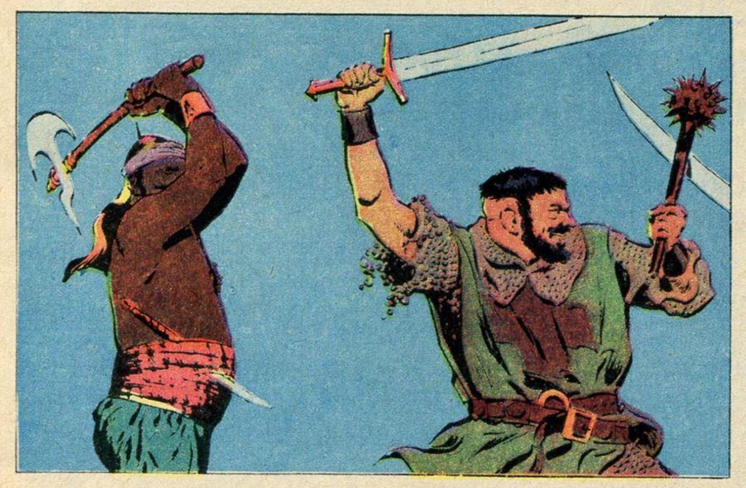










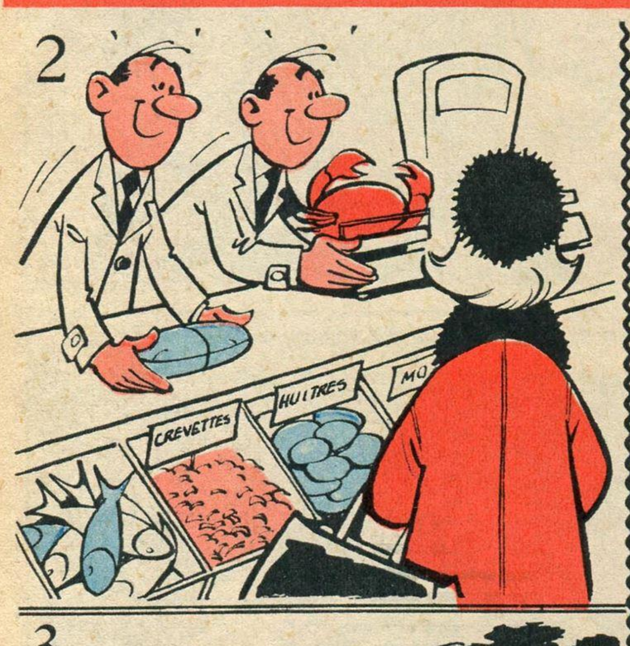


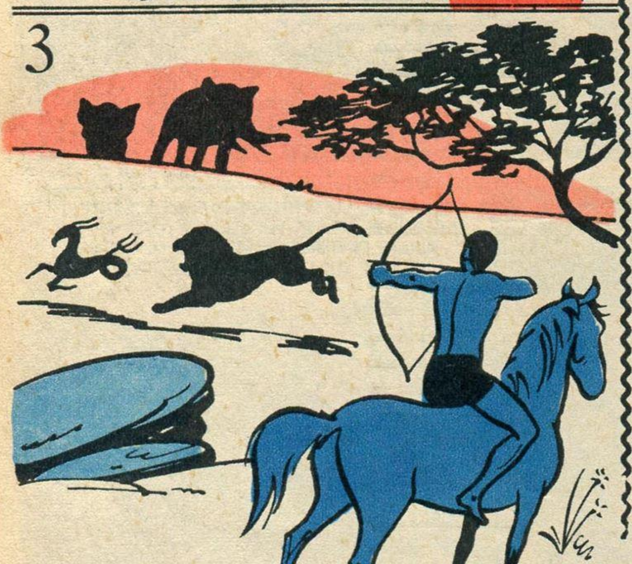


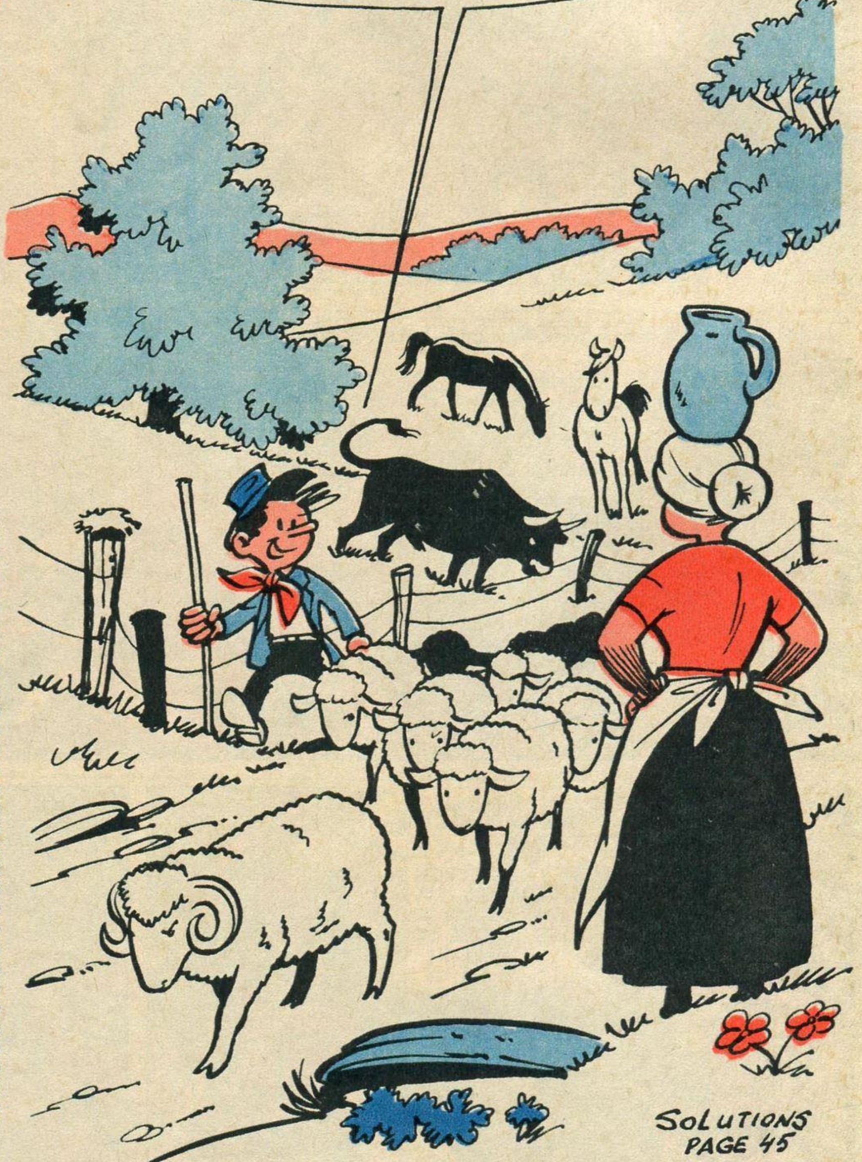
FAITES VOS JEUX

SIGNES DU ZODIAQUE

1 ÊTES-VOUS NÉ SOUS UN BON SIGNE? SÛREMENT! D'AILLEURS, TOUS LES SIGNES SONT BONS! DANS LES DESSINS CI-APRÈS SE TROUVENT CONTENUES LES REPRÉSENTATIONS GRAPHIQUES D'UN OU PLUSIEURS SIGNES DU ZODIAQUE – IDENTIFIEZ-LES!







SOLUTIONS PAGE 45

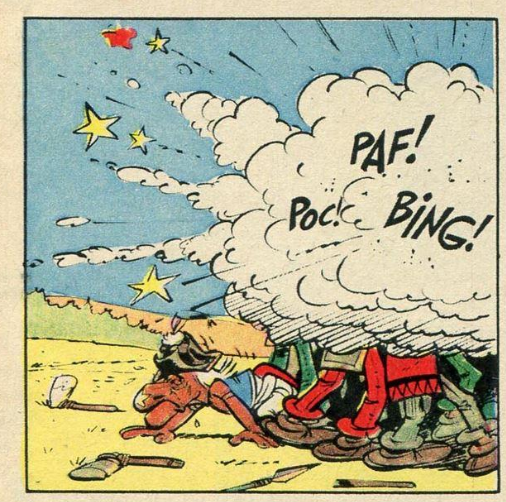


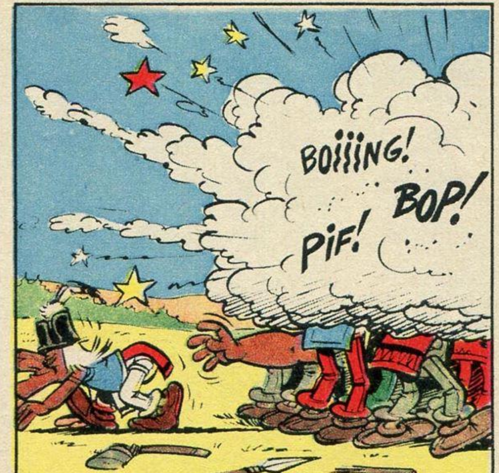


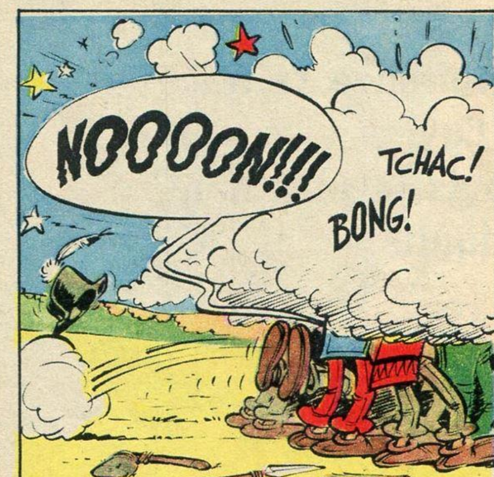
Les Yeux Pochés s'apprêtent à partir lorsque Oumpah Pah et les Shavashavah décident de leur donner une leçon inoubliable.

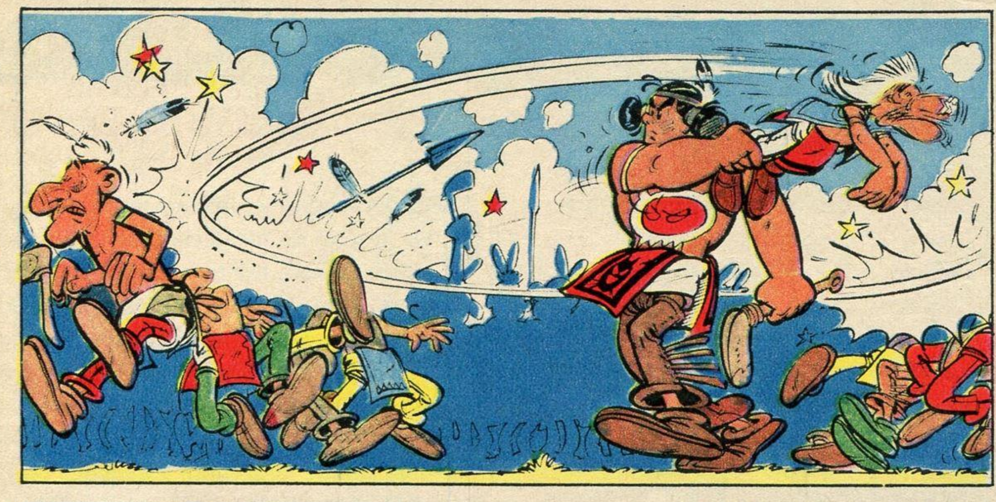




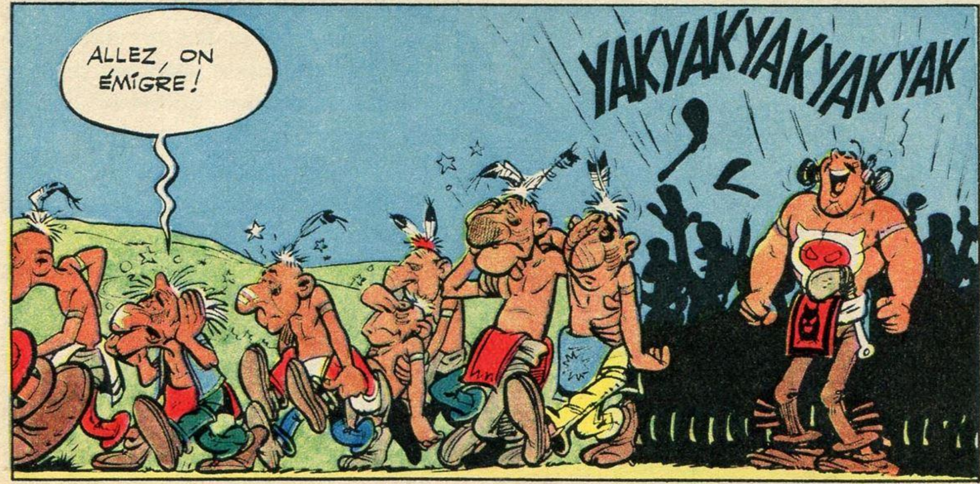














A SUIVRE

Origine des Chinels

Le folklore a souvent pour base des contes ou des légendes. Pourtant, en ce qui concerne les Chinels, il faut en retrouver l'origine dans les faits historiques. Les Chinels sont en quelque sorte des « bouffons » dont on retrouve la trace en Egypte et en Grèce, depuis la plus haute antiquité.



Un pour tous ! Tous pour un !

Petit Chinel deviendra grand...

Les

CES personnages difformes, toujours en quête de drôleries, se retrouvaient dans les comédies burlesques, que le public affectionnait.

Venant de Grèce, ils arrivèrent à Rome. Mais, au cours des âges et selon le pays qu'ils traversaient, leur accoutrement fut sujet à quelques transformations. Même leur nom changea. On les désigna sous le nom de « Pullicenus » c.a.d. « le poulet »; ceci sans doute à cause du nez postiche, recourbé en forme de bec, qu'ils avaient à cette époque.

Au XVIIe siècle, après une disparition assez longue de la scène des théâtres, on vit réapparaître les Pullicenus, mais cette fois sous le nom de « Pulcinella ». On avait quelque peu modifié leur comportement et, au pulcinella-bouffon, on ajouta un pulcinella-stupide.

Ce personnage passa les Alpes et arriva sur les scènes de Paris où son



Folklore de chez nous

Chinels de Fosse

nom fut francisé pour devenir « Polichinelle ».

C'est donc du polichinelle que le Doudou ou Chinel tient son costume, encore légèrement modifié pourtant.

De la France, le polichinelle entra en Belgique et, à Liège, il devint une figure légendaire sous le nom de « Tchantchèt ».

Ce n'était plus le bouffon aux sottises parfois malveillantes, mais au contraire, un redresseur de torts, un homme au langage savoureux et aux répliques subtiles. Son costume même était une fois de plus changé et on le vit apparaître en casquette de soie noire à fond plat, avec un grand mouchoir rouge à pois blancs au cou.

* * *

On ne sait pas exactement pourquoi on a appelé le polichinelle du nom de Doudou. On suppose qu'il vient du diminutif du vieux français : « Doublentin » c.a.d. double bosse.

Cependant, d'autres versions sont données quant à l'origine du nom, entre autre celle du dictionnaire de Hécart, qui dit ceci : « Doudou, Doedoe, Dodo » (qui ont tous le même sens) signifie « grosse biette » (grosse bête).

Au XIXe siècle, le nom de Polichinelle semblant trop long, on le raccourcit en « Chinel ».

Le Costume

Les Doudous d'aujourd'hui, ont conservé le costume traditionnel, c'est à dire, la coiffure garnie de plumes, la veste et le pantalon de deux couleurs, mais il ont cependant troqué les sabots contre de fins escarpins garnis de rosaces.

Ainsi, la silhouette du Chinel est pleine de grâce et il est amusant de les voir virevolter au son d'une musique entraînante.

Mais, les Doudous sont aussi pleins d'astuces ! Le rôle d'un bouffon n'est-il pas d'amuser son monde ?

Aussi, n'est-il pas rare de voir un Chinel quitter brusquement la danse, pour aller vers la foule où, d'un coup de son sabre de bois, il enverra sur la chaussée, pipe, cigare ou cigarette !

* * *

Lorsque la nuit est venue, c'est à la Place du Marché qu'à lieu l'apothéose de la fête et du cortège.

Sur le kiosque entouré d'une foule immense, les Chinels dansent, dansent, dansent, au son d'une musique allègre et les spectateurs, émerveillés et entraînés, finissent la nuit en chantant et dansant eux aussi, joyeusement !

C. HEEMS.

(1) On les appelle aussi les Doudous. Cette fête a eu lieu le dimanche du Laetare, le 1er avril 62.

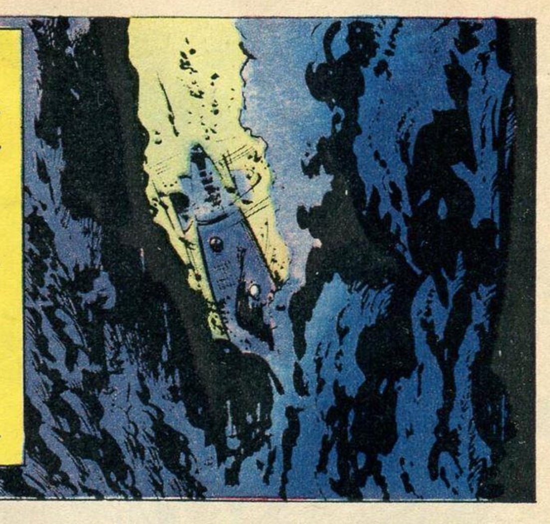
LES EXTRAORDINAIRES AVENTURES

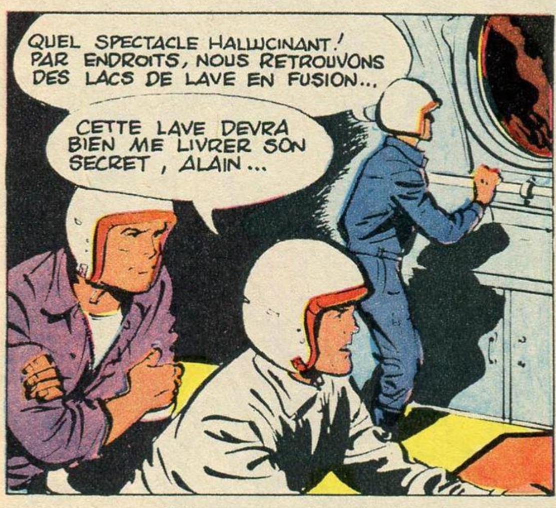
D'ALAIN LANDIER



3ÈME ÉPISODE

EXPLORATION FANTASTIQUE

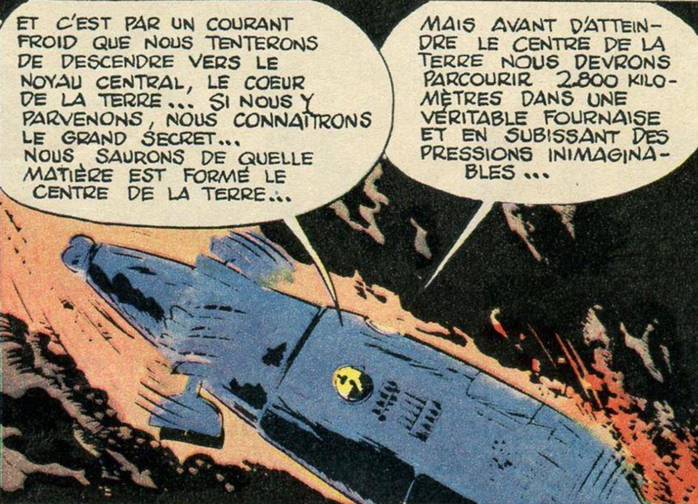










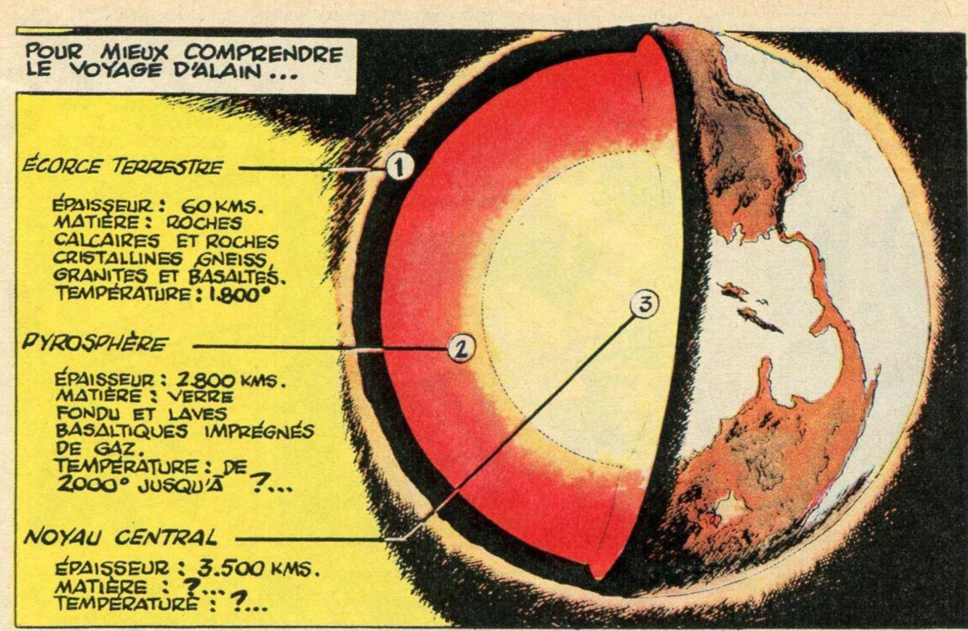




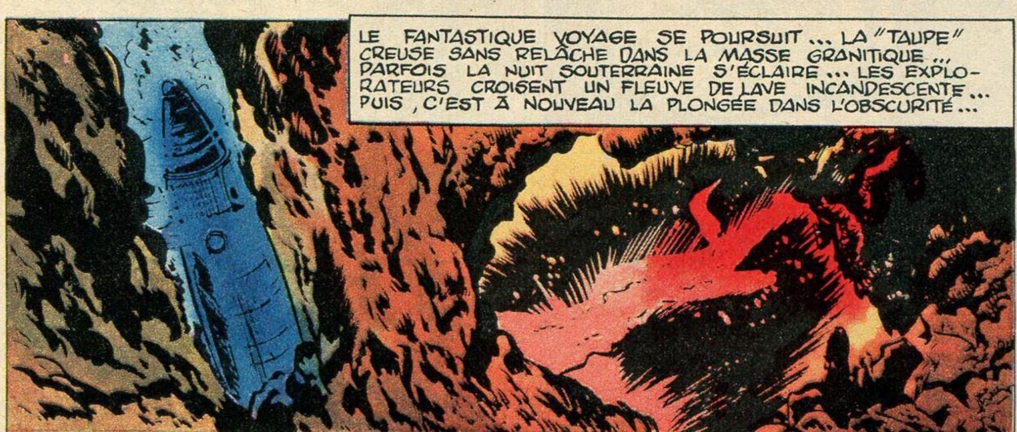




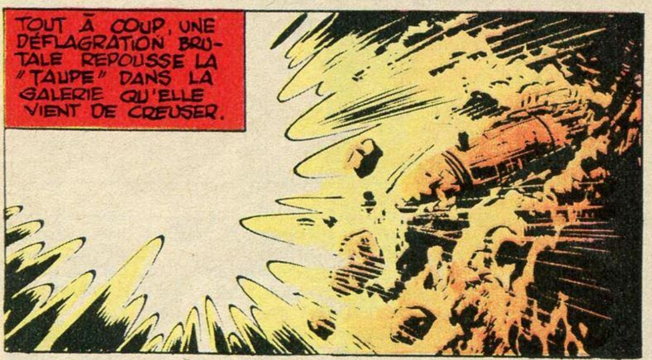



POUR MIEUX COMPRENDRE LE VOYAGE D'ALAIN...
ÉCORCE TERRESTRE
ÉPAISSEUR : 60 KMS. MATIÈRE : ROCHES CALCAIRES ET ROCHES CRISTALLINES GNEISS, GRANITES ET BASALTES. TEMPÉRATURE : 1.800°
PYROSPHÈRE
ÉPAISSEUR : 2.800 KMS. MATIÈRE : VERRE FONDU ET LAVES BASALTIQUES IMPRÉGNÉS DE GAZ. TEMPÉRATURE : DE 2000° JUSQU'À ?...
NOYAU CENTRAL
ÉPAISSEUR : 3.500 KMS. MATIÈRE : ?... TEMPÉRATURE : ?...
1
2
3


NOUS SOMMES EN PLEIN CIRAGE ACTUELLEMENT ! RIEN À VOIR !... PROFONDEUR : 35.000 MÈTRES !
ET LA TEMPÉRATURE MONTE...
C'EST SIMPLE... ELLE AUGMENTE DE 3 DEGRÉS TOUS LES 100 MÈTRES !


LE FANTASTIQUE VOYAGE SE POURSUIT... LA "TAUPE" CREUSE SANS RELÂCHE DANS LA MASSE GRANITIQUE... PARFOIS LA NUIT SOUTERRAINE S'ÉCLAIRE... LES EXPLORATEURS CROISENT UN FLEUVE DE LAVE INCANDESCENTE... PUIS, C'EST À NOUVEAU LA PLONGÉE DANS L'OBSCURITÉ...

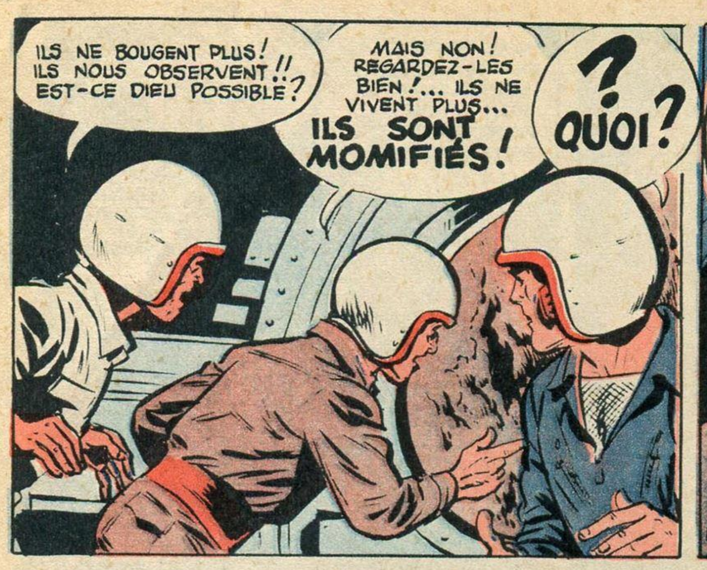

LORSQUE...
...LA VITESSE DIMINUE... L'OBSTACLE DOIT ÊTRE PARTICULIÈREMENT DUR...
UNE COUCHE DE ROCHE PEUT-ÊTRE !?


TOUT À COUP, UNE DÉFLAGRATION BRUTALE REPOUSSE LA "TAUPE" DANS LA GALERIE QU'ELLE VIENT DE CREUSER.


C'EST CREUX DEVANT NOUS ! LES ROCHES S'ÉBOULENT...
QU'EST-CE QUE C'EST ?... ON DIRAIT QU'IL Y A UNE CAVERNE !!?


OH !! REGARDEZ !!...

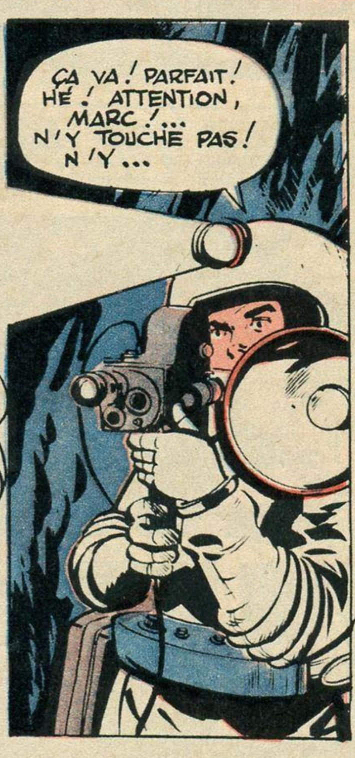

SEIGNEUR !... DES... DES ANIMAUX PRÉHISTORIQUES !...? VIVANTS !! VIVANTS, À 40 KILOMÈTRES SOUS TERRE !!
CE... CE N'EST PAS POSSIBLE !

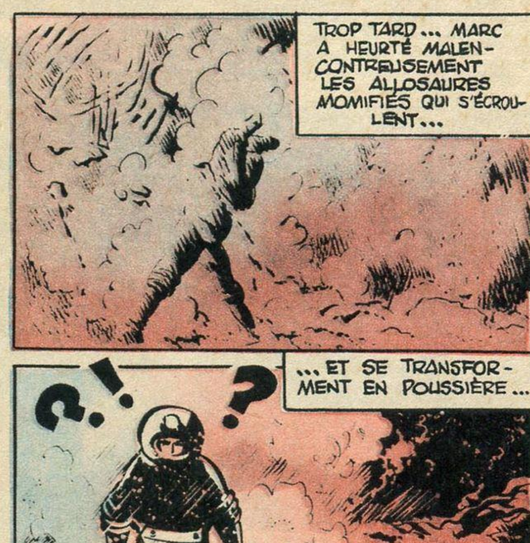

ILS NE BOUGENT PLUS ! ILS NOUS OBSERVENT !! EST-CE DIEU POSSIBLE ?
MAIS NON ! REGARDEZ-LES BIEN !... ILS NE VIVENT PLUS... ILS SONT MOMIFIÉS !
? QUOI ?

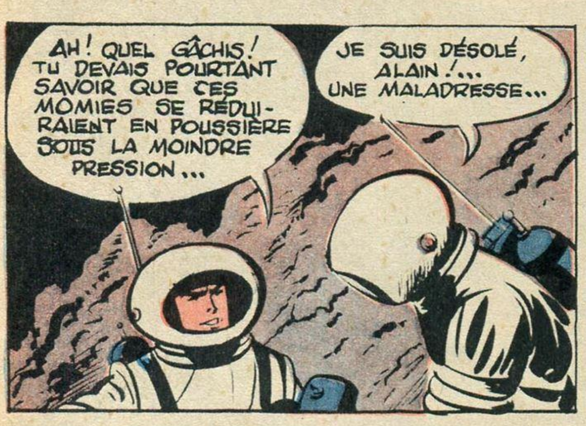

OUI... C'EST BIEN CELA !... MOMIFIÉS ! JE COMPRENDS... À L'ÉPOQUE OÙ CES VIVAIENT CES ANIMAUX IL Y A EU UN BRUSQUE GLISSEMENT DU SOL... ET CES SAURIENS ONT ÉTÉ PRÉCIPITÉS AINSI AU CREUX DE LA TERRE...
ET CES MONSTRES SONT RESTÉS FIGÉS DANS LA MORT... ILS SE SONT MOMIFIÉS PARCE QUE LE SOL ET L'ATMOSPHÈRE ONT ACQUIS D'ÉTONNANTES PROPRIÉTÉS DE CONSERVATION...

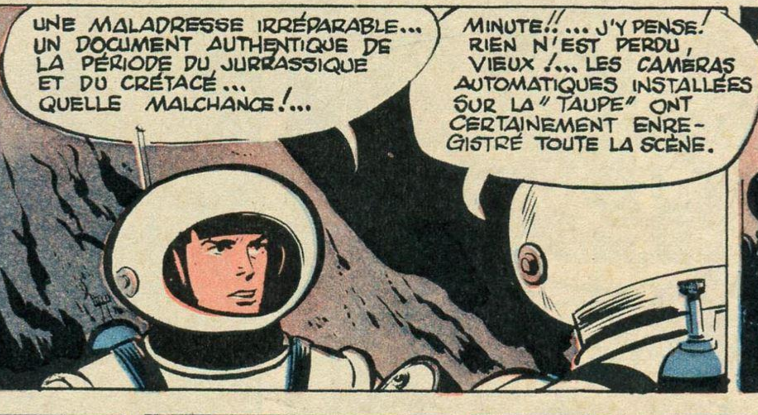

AH ! C'EST TROP EXTRAORDINAIRE ! JE VAIS SORTIR POUR FILMER CES "BESTIOLES" À QUELQUES MÈTRES DE DISTANCE...


ENCORE MAL REMIS DE LEUR SURPRISE, ALAIN ET MARC ENDOSSENT LEURS SCAPHANDRES IGNIFUGÉS ET DESCENDENT DANS LA GROTTE...
CE SERA UN DOCUMENT FANTASTIQUE !
ATTENDS ! JE VAIS ME METTRE À CÔTÉ D'EUX POUR LA PHOTO-SOUVENIR...

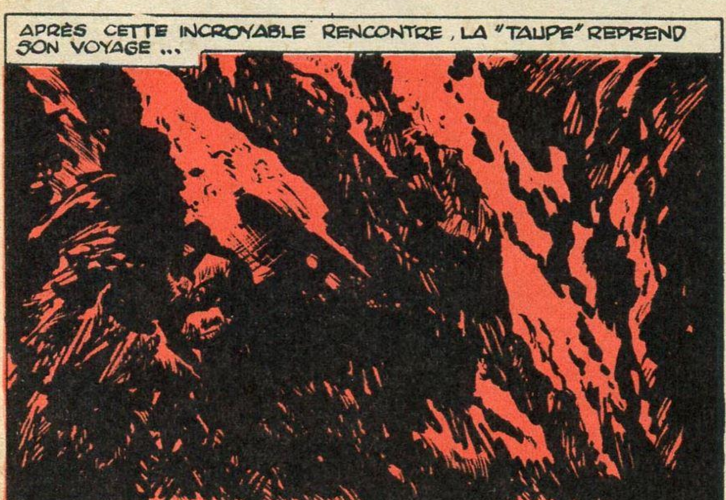

ÇA VA ! PARFAIT ! HÉ ! ATTENTION, MARC !... N'Y TOUCHE PAS ! N'Y...

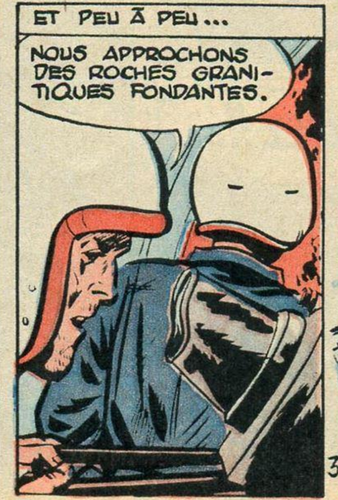

TROP TARD... MARC A HEURTÉ MALENCONTREUSEMENT LES ALLOSAURES MOMIFIÉS QUI S'ÉCROULENT...
...ET SE TRANSFORMENT EN POUSSIÈRE...
?!
?


AH ! QUEL GÂCHIS ! TU DEVAIS POURTANT SAVOIR QUE CES MOMIES SE RÉDUIRAIENT EN POUSSIÈRE SOUS LA MOINDRE PRESSION...
JE SUIS DÉSOLÉ, ALAIN !... UNE MALADRESSE...

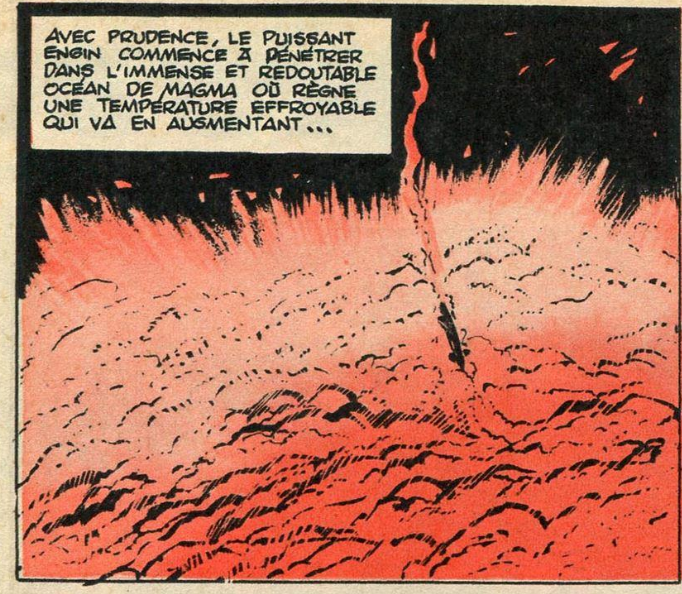

UNE MALADRESSE IRRÉPARABLE... UN DOCUMENT AUTHENTIQUE DE LA PÉRIODE DU JURASSIQUE ET DU CRÉTACÉ... QUELLE MALCHANCE !...
MINUTE !!... J'Y PENSE ! RIEN N'EST PERDU, VIEUX !... LES CAMÉRAS AUTOMATIQUES INSTALLÉES SUR LA "TAUPE" ONT CERTAINEMENT ENREGISTRÉ TOUTE LA SCÈNE.


C'EST VRAI !! TU AS RAISON ! ALLONS... JE TE PARDONNE !!


APRÈS CETTE INCROYABLE RENCONTRE, LA "TAUPE" REPREND SON VOYAGE...


ET PEU À PEU...
NOUS APPROCHONS DES ROCHES GRANITIQUES FONDANTES.


VOILÀ LA LIMITE ENTRE L'ÉCORCE TERRESTRE ET LA PYROSPHÈRE !... VOUS POUVEZ REVÊTIR VOS SCAPHANDRES SPÉCIAUX... NOUS CONTINUONS !... À LA GRÂCE DE DIEU !
3

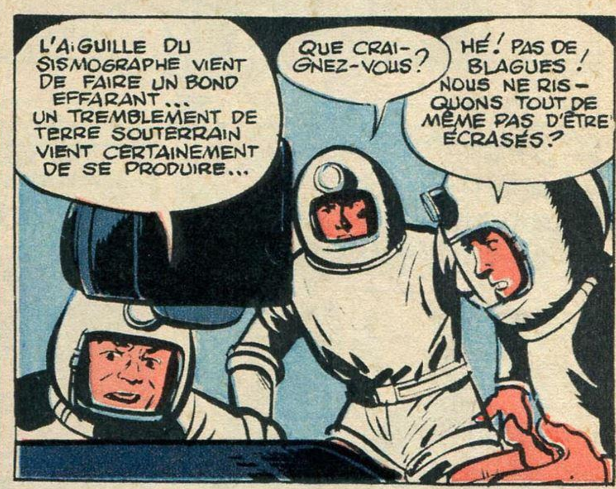

AVEC PRUDENCE, LE PUISSANT ENGIN COMMENCE À PÉNÉTRER DANS L'IMMENSE ET REDOUTABLE OCÉAN DE MAGMA OÙ RÈGNE UNE TEMPÉRATURE EFFROYABLE QUI VA EN AUGMENTANT...

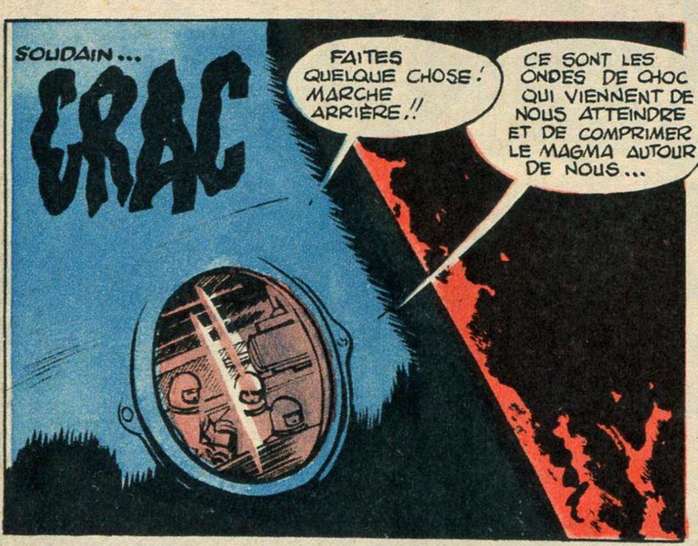

REGARDEZ COMME C'EST ÉTRANGE... CETTE MATIÈRE RESSEMBLE À UN SIROP BRÛLANT... MAIS, SI JE FAIS TRAVAILLER LES PALES PAR À-COUPS, CETTE MATIÈRE SE BRISE AUTOUR DE NOTRE MACHINE...

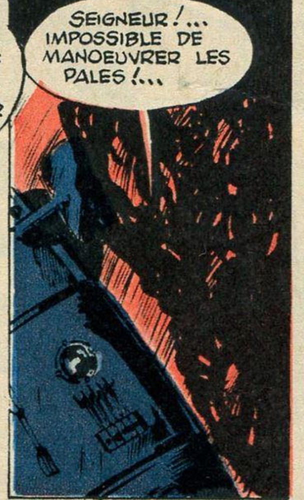

ET LÀ!... VOYEZ! BIFURQUEZ!... ON DIRAIT UN LAC... UN GRAND LAC DE LAVE...
VOUS AVEZ RAISON, ALAIN! NOUS AVONS TROUVÉ UN DES BASSINS SOUTERRAINS OÙ S'APPROVISIONNENT UN OU PLUSIEURS DES 520 VOLCANS DE NOTRE PLANÈTE...


NOUS ALLONS NOUS APPROCHER DE CE RÉSERVOIR DE LAVE AFIN QUE LES CALCULATEURS ÉLECTRONIQUES PUISSENT RELEVER SA POSITION AVEC EXACTITUDE...


MAIS, ALORS QUE LA "TAUPE" SE DIRIGE VERS LE GIGANTESQUE CHAUDRON...
!!! ... MON DIEU
QUE SE PASSE-T-IL?


L'AIGUILLE DU SISMOGRAPHE VIENT DE FAIRE UN BOND EFFARANT... UN TREMBLEMENT DE TERRE SOUTERRAIN VIENT CERTAINEMENT DE SE PRODUIRE...
QUE CRAIGNEZ-VOUS?
HÉ! PAS DE BLAGUES! NOUS NE RISQUONS TOUT DE MÊME PAS D'ÊTRE ÉCRASÉS?


SOUDAIN...
CRAC
FAITES QUELQUE CHOSE! MARCHE ARRIÈRE!!
CE SONT LES ONDES DE CHOC QUI VIENNENT DE NOUS ATTEINDRE ET DE COMPRIMER LE MAGMA AUTOUR DE NOUS...


SEIGNEUR!... IMPOSSIBLE DE MANOEUVRER LES PALES!...

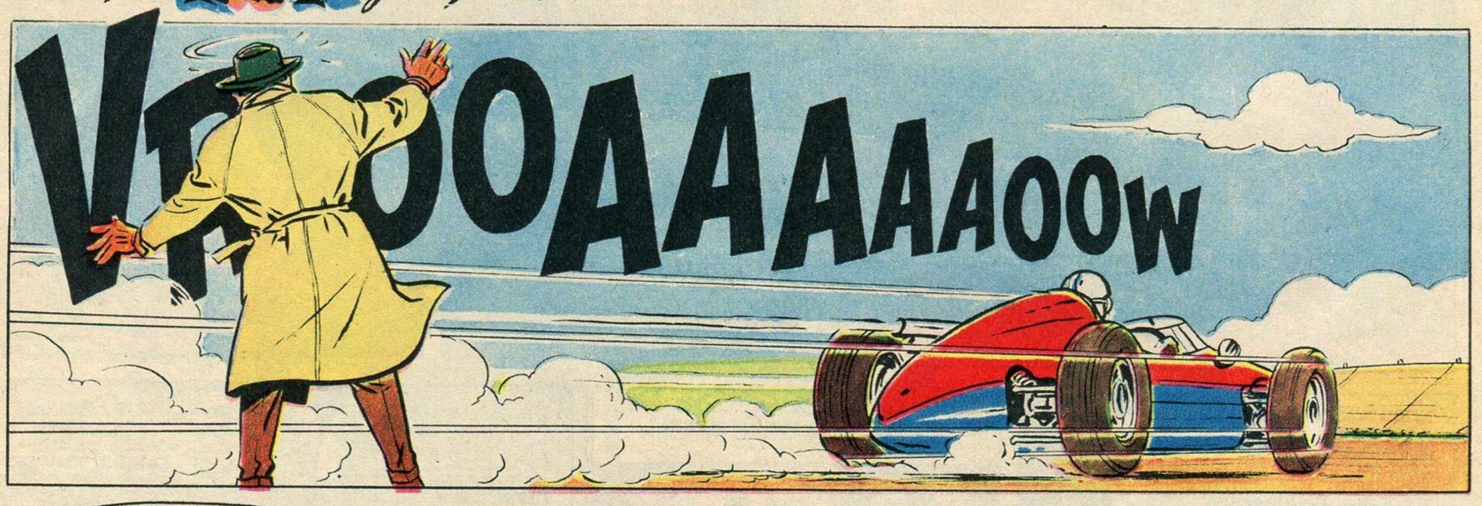

BRUSQUEMENT, AJOUTANT À L'ANGOISSE DES TROIS HOMMES, LES LUMIÈRES S'ÉTEIGNENT À BORD ET À L'EXTÉRIEUR...
MISÉRICORDE! LES CIRCUITS ÉLECTRIQUES NE FONCTIONNENT PLUS!
SAPRISTI!... QU'ON EN SORTE AU PLUS VITE!...


RIEN À FAIRE!... PLUS RIEN NE MARCHE!... NOUS ALLONS ESSAYER D'ATTEINDRE LES RELAIS ET VOIR CE QUE NOUS POUVONS FAIRE...


UNE HEURE PLUS TARD
ALORS?... ON PEUT RÉPARER?
MES AMIS, JE CRAINS QUE CE NE SOIT TRÈS GRAVE!... LE SYSTÈME DE RÉFRIGÉRATION NE TIENDRA PLUS LONGTEMPS... NOUS DEVONS, À TOUT PRIX, REMONTER AU PLUS VITE... MAIS JE DOIS VOUS AVOUER QUE... QUE NOUS N'AVONS PLUS QU'UNE CHANCE SUR MILLE D'EN SORTIR! QUANT À NOTRE MACHINE, ELLE NE REVERRA PLUS LE JOUR!!
SITUATION ANGOISSANTE... QUE VA-T-IL SE PASSER ?... NOUS L'IGNORONS ENCORE... MAIS, LE PROCHAIN ÉPISODE RISQUE DE VOUS FAIRE VIVRE DES HEURES DRAMATIQUES...



Michel Vaillant
par Jean Graton
LES CASSE
Michel essaye la voiture que l'on va utiliser pour tourner le film. Mais le commanditaire



VROOAAAAAOOW



NON ! JAMAIS ! JAMAIS ALAIN NE CONDUIRA ÇA . JE REFUSE !



BON ! ENCORE !?



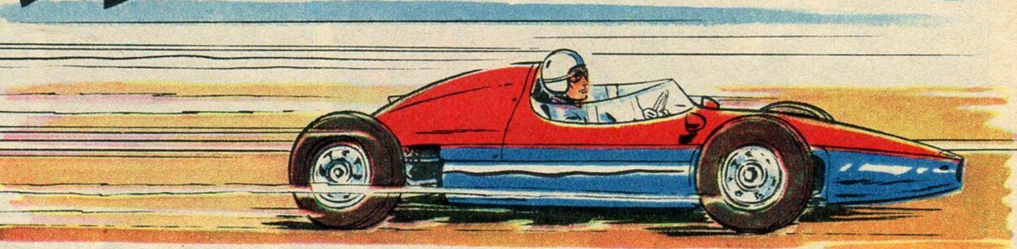
ALLONS, MONSIEUR STEINBERG, SOYEZ RAISONNABLE... ÇA FAIT BEAUCOUP DE BRUIT MAIS CE N'EST PAS DANGEREUX !
BIEN SÛR, POUR VOUS, LE TROMPE-LA-MORT !
ET PUIS, DITES, J'AI DÉJÀ CONDUIT DES VOITURES RAPIDES.



PEUT-ÊTRE, MON PETIT ALAIN ... MAIS JAMAIS UN MONSTRE COMME CELUI-CI ...
MAIS CE N'EST PAS UN MONSTRE !



NON ? VOUS CROYEZ ?! ÉCOUTEZ ! LE VOICI QUI REVIENT ...
VROOOOOAAAAO



VROOOAAWA



ARRÊTEZ, ARRÊTEZ ! JE ... JE NE PUIS EN SUPPORTER DAVANTAGE.



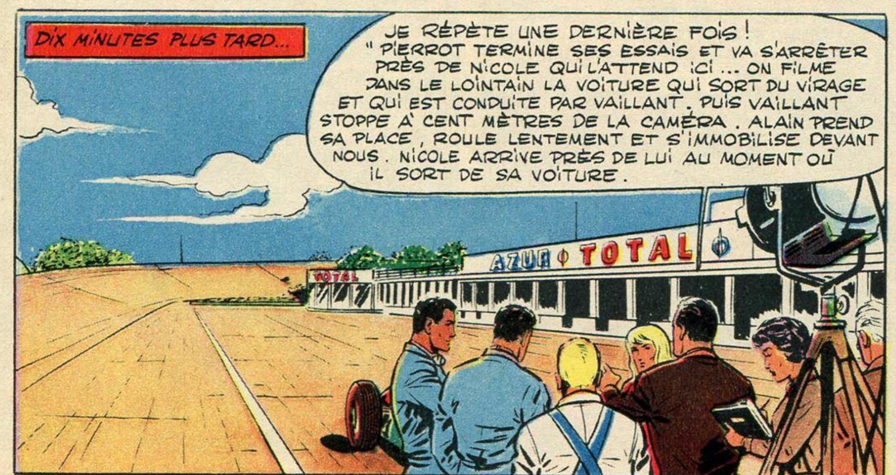
C'EST VRAI QU'IL EST TOUT PÂLE, MONSIEUR STEINBERG.
DITES, CETTE COMÉDIE C'EST FINI ?

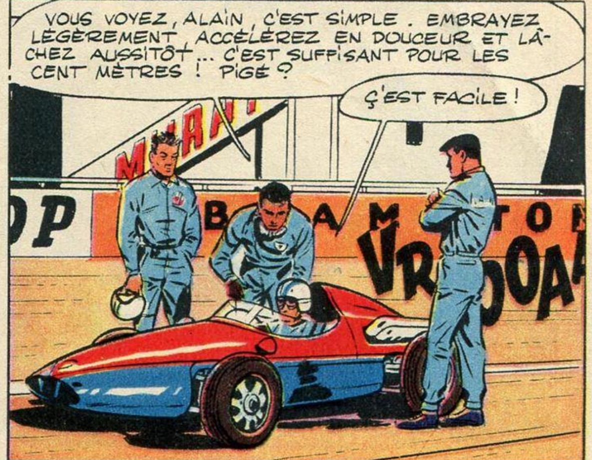


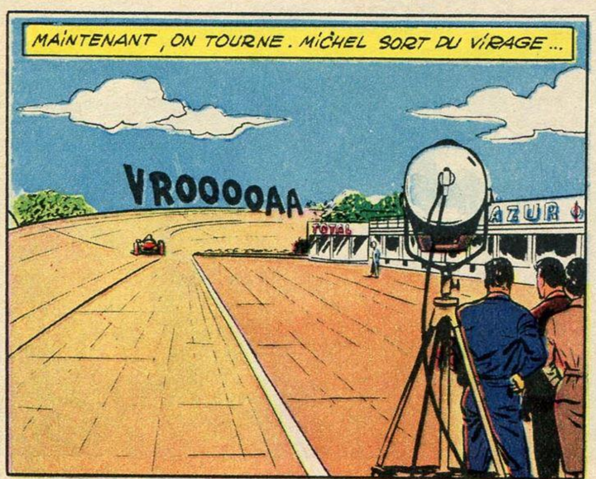
NOUS SOMMES VENUS ICI POUR TRAVAILLER ! DÈS QUE LA VOITURE S'ARRÊTE, ON TOURNE !
QUE TOUT LE MONDE SE PRÉPARE !

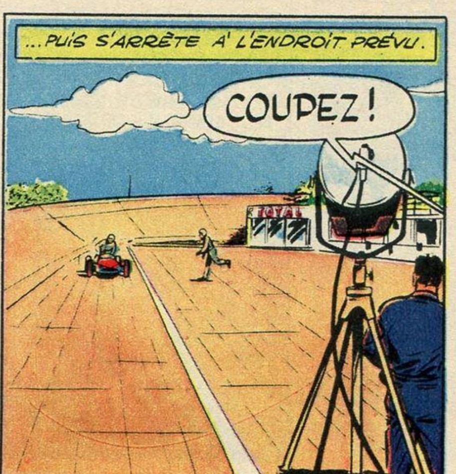
-COU

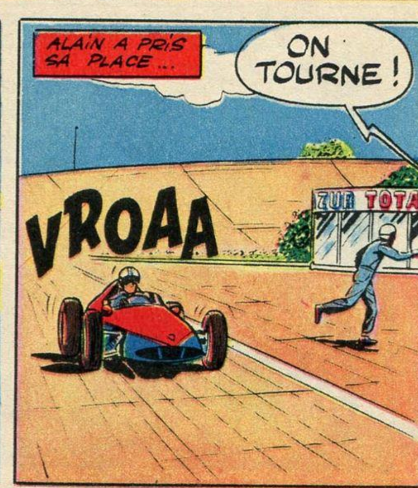
M. Steinberg, craint pour sa vedette...

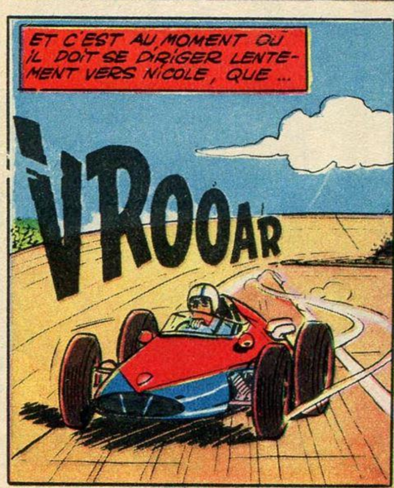


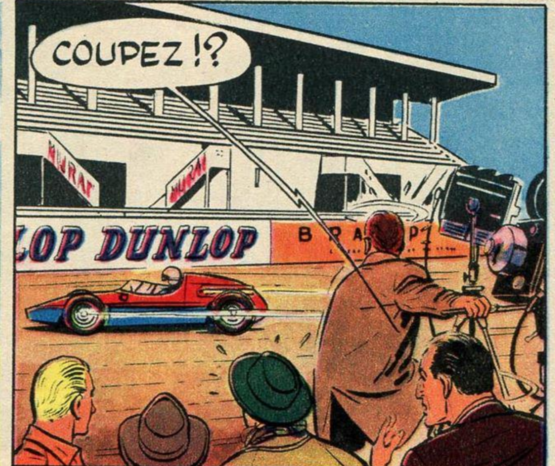






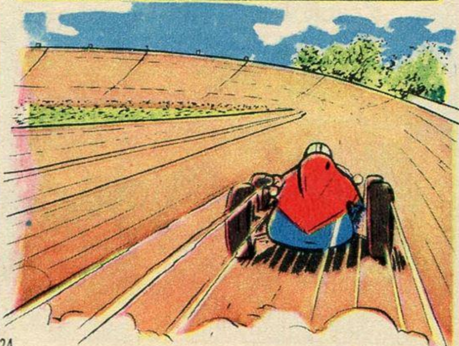


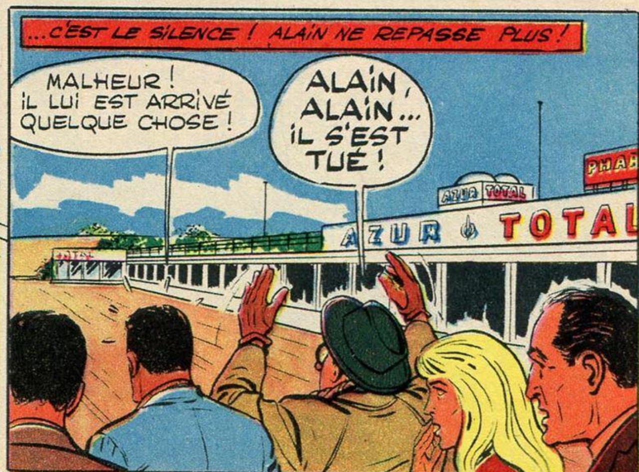








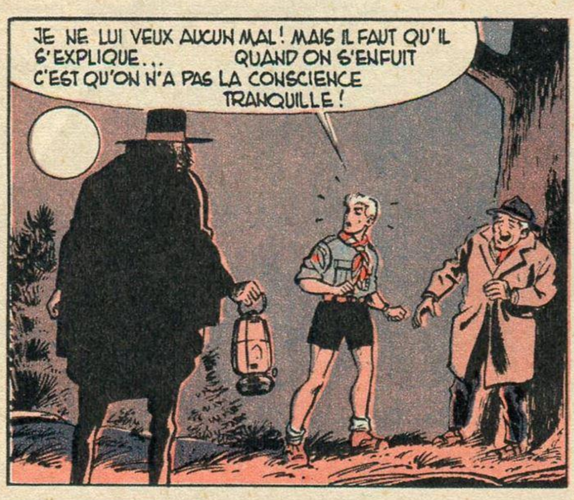




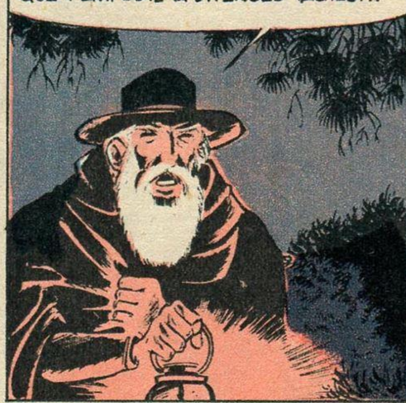
A SUIVRE


Les 3A dans

LE MAGE DE


JE NE LUI VEUX AUCUN MAL! MAIS IL FAUT QU'IL S'EXPLIQUE... QUAND ON S'ENFUIT C'EST QU'ON N'A PAS LA CONSCIENCE TRANQUILLE!


VOUS PERDEZ VOTRE TEMPS! MARCOULE EST SOURD ET MUET! C'EST UN MALHEUREUX QUE J'EMPLOIE À DIVERSES TÂCHES...




CEPENDANT, ATTIRÉS PAR LES ÉCLATS DE VOIX...
EH BIEN, QUE SE PASSE-T-IL ICI?


J'AI TROUVÉ CE GAILLARD CACHÉ DANS UN ARBRE... IL A ESSAYÉ DE M'ASSOMMER AVEC UNE BRANCHE!
VOUS LUI AVEZ FAIT PEUR, SANS DOUTE! MARCOULE EST UN SIMPLE...


MR. RAMM, MON MAS A ÉTÉ INCENDIÉ... ET VOTRE DOMESTIQUE RÔDAIT DANS LES ENVIRONS...
COÏNCIDENCE! JE L'AVAIS ENVOYÉ RAMASSER CERTAINES HERBES...

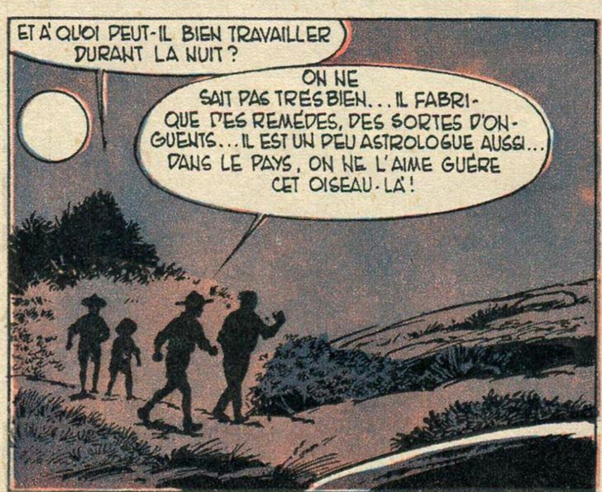

ET C'EST SON HABITUDE DE LANCER SON SAC SUR LA TÊTE DES GENS?
MÊME QU'IL A FAILLI M'ÉTOUFFER...

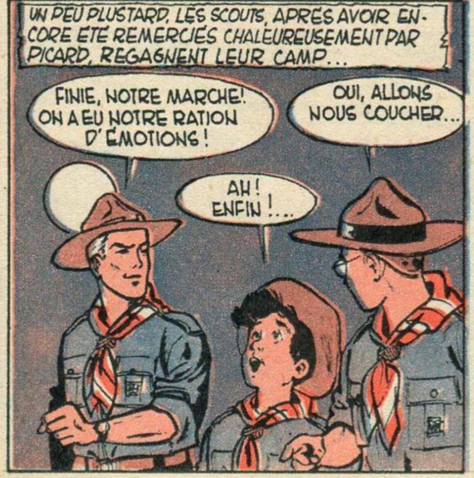

FAUT AVOUER, MR. RAMM QUE L'ATTITUDE DE MARCOULE EST SUSPECTE...
À QUELLE HEURE L'INCENDIE S'EST-IL DÉCLARÉ?


IL Y A TROIS BONS QUARTS D'HEURE...
ALORS, JE RÉPONDS DE MARCOULE... IL A TRAVAILLÉ AVEC MOI TOUTE LA NUIT, JUSQU'AU MOMENT OÙ IL EST SORTI, VOICI À PEINE UNE DEMI-HEURE...


BON... DANS CE CAS... SI VOUS VOUS PORTEZ GARANT DE LUI...
MERCI, PICARD!... ALLONS VIENS MARCOULE


TANDIS QUE L'ÉTRANGE VIEILLARD SE RETIRE AVEC MARCOULE...
CURIEUSE HISTOIRE, TOUT ÇA! QUI EST CETTE ESPÈCE D'ERMITE?
UN ÉTRANGER AU PAYS... IL EST VENU S'INSTALLER DANS UN VIEUX MAS IL Y A UN AN OU DEUX...


ET À QUOI PEUT-IL BIEN TRAVAILLER DURANT LA NUIT?
ON NE SAIT PAS TRÈS BIEN... IL FABRIQUE DES REMÈDES, DES SORTES D'ONGUENTS... IL EST UN PEU ASTROLOGUE AUSSI... DANS LE PAYS, ON NE L'AIME GUÈRE CET OISEAU-LÀ!

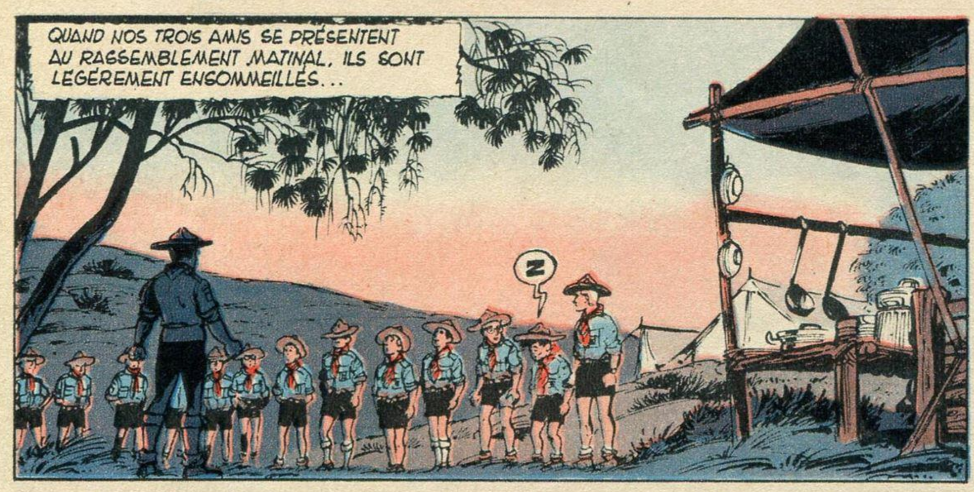

UN PEU PLUS TARD, LES SCOUTS, APRÈS AVOIR ENCORE ÉTÉ REMERCIÉS CHALEUREUSEMENT PAR PICARD, REGAGNENT LEUR CAMP...
FINIE, NOTRE MARCHE! ON A EU NOTRE RATION D'ÉMOTIONS!
OUI, ALLONS NOUS COUCHER...
AH! ENFIN!...

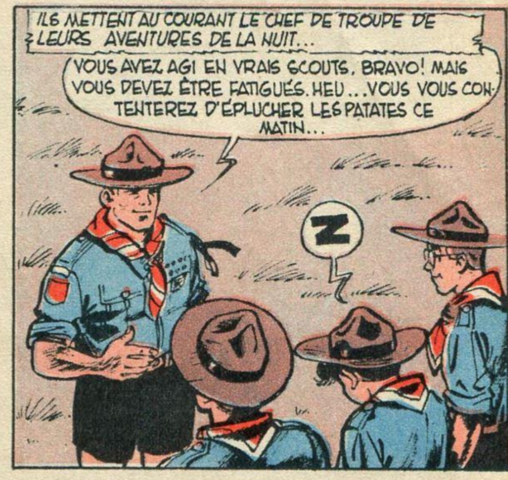

ET CINQ MINUTES PLUS TARD...
HÉ, ALDEBERT! DÉSHABILLE-TOI, AU MOINS, AVANT DE TE COUCHER!
NE TE FATIGUE PAS! IL DORT DÉJÀ!

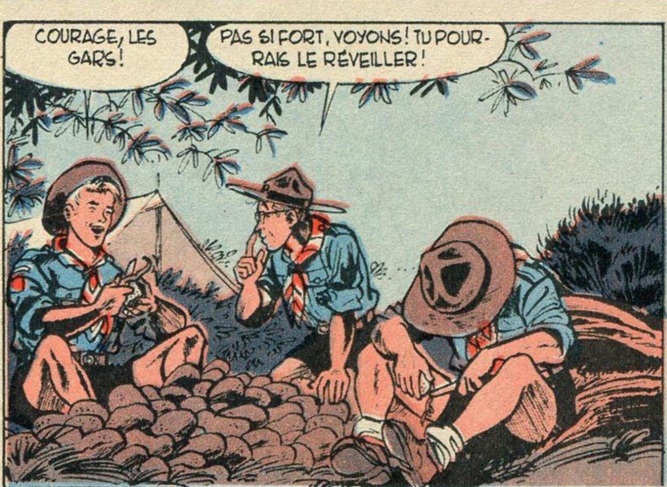
CASTELMONT

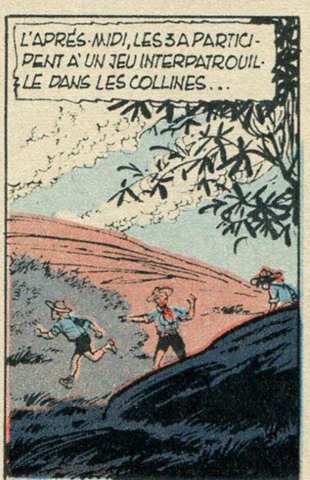
DESSIN : MITTEÏ * TEXTE : M. VASSEUR

Comme André a mis la main sur un inquiétant individu, une voix lui crie : « Lâchez Marcoule tout de suite »...



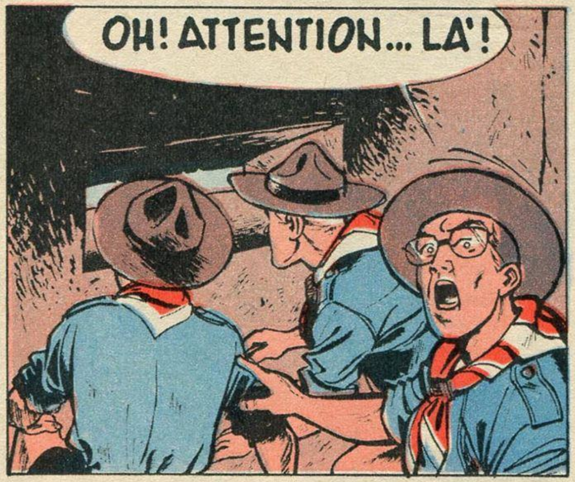


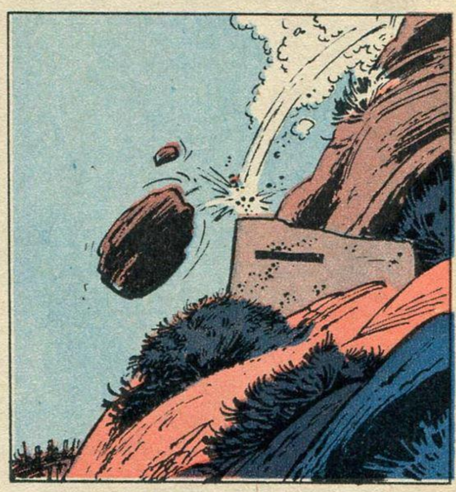






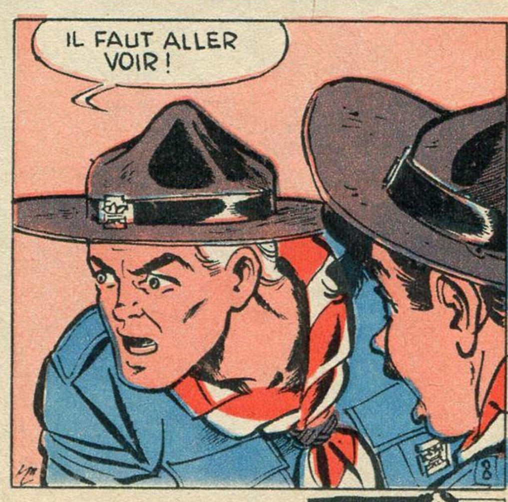




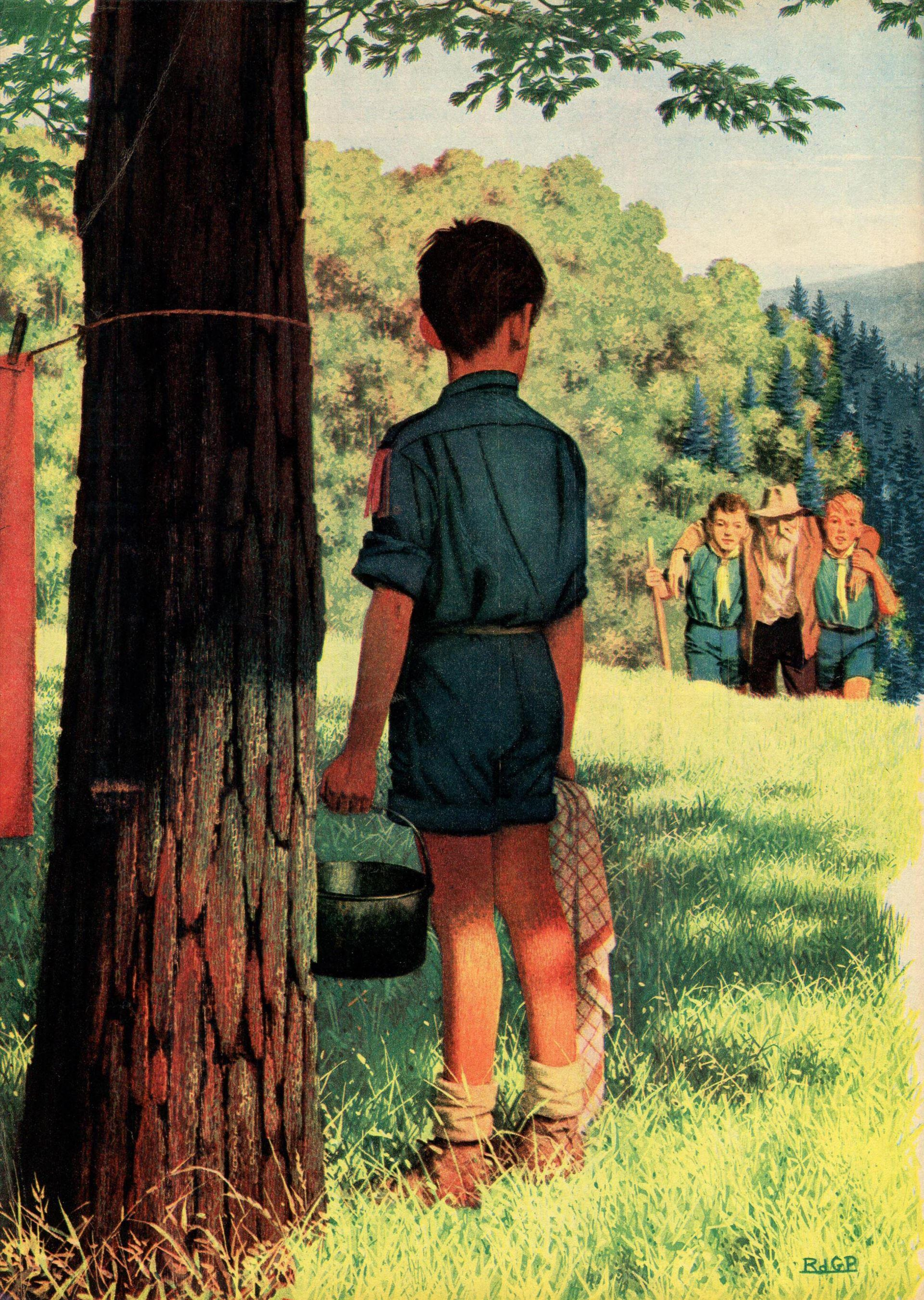








À SUIVRE


RdGP

LE BARRAGE

CONTE INEDIT DE YVAN RIC
ILLUSTRE PAR JEAN-LEON HUENS



SUR le sommet d'une des petites collines qui surplombent la vallée de Rochereau, les Eclaireurs avaient dressé leur camp. L'endroit était particulièrement attachant : du haut de leur colline, les scouts pouvaient observer l'étroite vallée où caracolait une rivière de moyenne importance et, assez loin en amont du village de Rochereau, le manège des grues, des camions et des bulldozers qui travaillaient à l'édification d'un barrage sur la rivière. Il y avait eu durant toute la journée une chaleur torride; à présent, la nuit était tombée et des milliers d'étoiles dansaient au firmament.

Mais, en ce beau soir de la mi-juillet, ni la rivière, ni le barrage et encore moins les mystères de la nuit ne retenaient l'attention des scouts. Ils n'avaient de préoccupation que pour les dramatiques minutes qu'ils allaient peut-être devoir vivre : lever le camp et partir. Une amère déception se lisait sur leur visage et une atmosphère lourde de regrets s'était abattue sur le camp depuis quelques minutes déjà.

Castor, le chef de la patrouille, venait de leur brosser un sombre tableau de la situation financière dans laquelle ils se trouvaient. La caisse de la patrouille était presque vide et s'ils ne voulaient pas être pris au dépourvu, il leur faillait remballer le plus tôt possible et prendre courageusement le chemin du retour. Castor proposait pour le lendemain le jour de départ.

C'est à ce moment de la discussion que les scouts avaient fait état de leur désaccord avec leur chef. Ils avaient disaient-ils, épargné toute l'année pour s'offrir un séjour de trois semaines à Rochereau et voilà qu'après dix jours de vacances, on leur parlait déjà de départ.

— Avant de songer à plier bagages, objecta Chevreuil, peut-être pourrions-nous tâcher de remplir notre caisse déplorablement vide ?

— D'accord, répondit Castor, mais par quel moyen ?

— En travaillant, par exemple, chez les fermiers du village ?

— Et, en échange, nous leur demanderions de l'argent ? A eux qui sont déjà si pauvres ? tempéra Furet.

— En effet, cela ne va pas, déclarèrent unanimement les scouts.

— Oui, mais, ils pourraient, peut-être, nous offrir notre nourriture suggéra Elan.

— Je ne cherche point à être le rabat-joie, dit prudemment Castor, mais si nous passons les dix jours qui nous restent de la sorte, nous dépenserons encore fatalement de l'argent...

— Et nous n'en aurons plus suffissamment pour assurer notre retour, continua Mouche.

Les Eclaireurs envisagèrent encore plusieurs solutions de rechange, mais aucune de ces solutions ne résista à l'examen serré que leur fit subir Castor.

— Décidément, Castor, tu fais le difficile, s'exclama Mouche.

— Pas du tout, répondit le chef de la patrouille. J'estime tout simplement que nous ne devons pas nous engager à la légère. Mais, je pense à quelque chose qui pourrait être intéressant.

— Ah, enfin ! s'écrièrent en chœur les scouts.

Ils se pressèrent autour de leur chef et prêtèrent toute leur attention à ce qui allait se dire.

— Voilà commença-t-il, là-bas, on construit un barrage. Pourquoi n'irions-nous pas offrir nos services au chef ingénieur. Peut-être les accepterait-il, si nous lui expliquions notre situation ?

— Oui, mais à quoi les emploierait-il ? demanda Furet.

— Aux derniers travaux de terrassement qui sont en cours, par exemple, suggéra Castor.

— Pourquoi pas, en effet ? fit Elan.

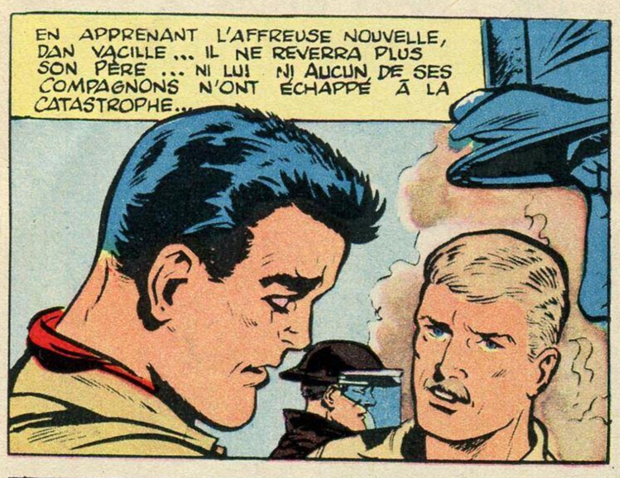
— Alors, c'est d'accord ? demanda Castor. Nous allons nous coucher maintenant et demain matin, nous partons exposer notre cas au chef ingénieur, ajouta-t-il.

— Oui, oui, répondirent d'une même voix les éclaireurs qui venaient de retrouver leur enthousiasme et leurs espoirs.

SUITE PAGE 24

Dan assiste, anéanti, aux efforts des pompiers qui essayent vainement de sauver son père dont l'avion a explosé.

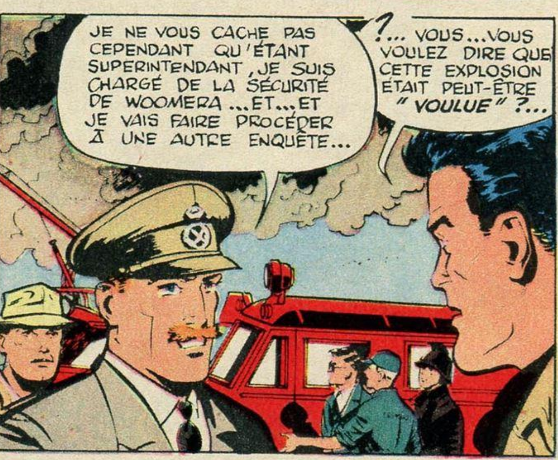
Le Secret de











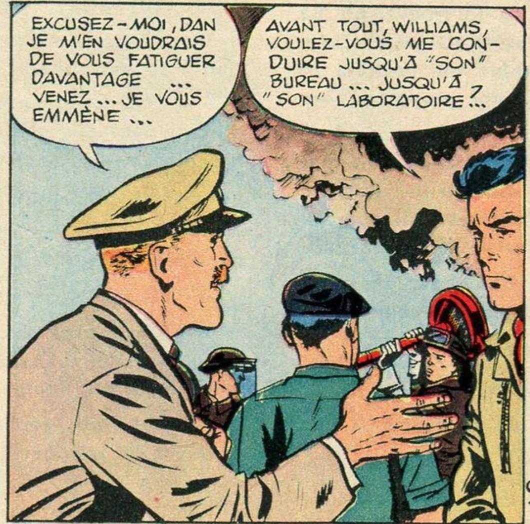














DAN COOPER

A. Weinberg

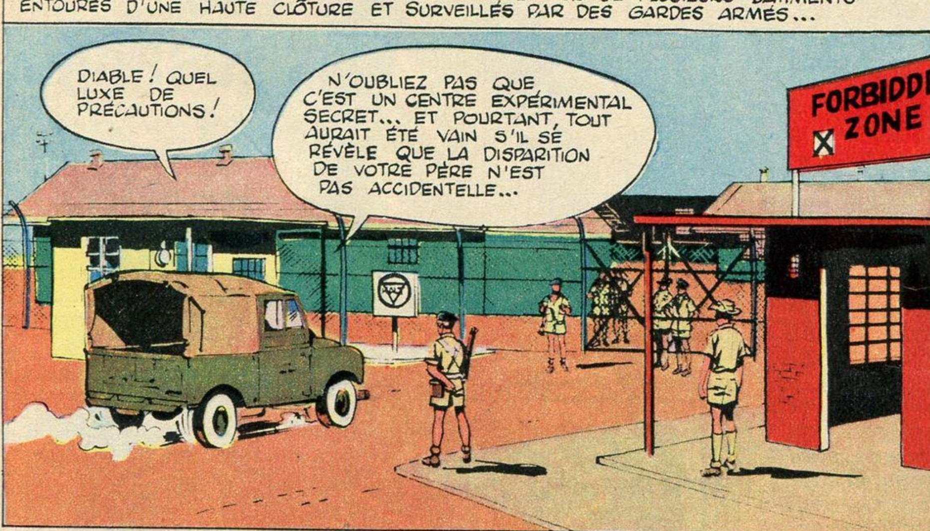
QUEL CHOC POUR CE GARS... SE RÉJOUIR DE RETROUVER SON PÈRE ET LE VOIR DISPARAÎTRE SOUS SES YEUX... HEUREUSEMENT, ON DIRAIT QU'IL SAIT ENCAISSER! C'EST UN DUR!...

NE T'Y TROMPE PAS... DAN A DU COFFRE MAIS AUSSI UNE GRANDE SENSIBILITÉ INTÉRIEURE... DIEU MERCI, SA PEINE SERA ATTÉNUÉE DU FAIT QU'IL NE VIVAIT PLUS AVEC SON PÈRE DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES. IL N'EMPÊCHE!... ILS ÉTAIENT TRÈS ATTACHÉS L'UN À L'AUTRE...

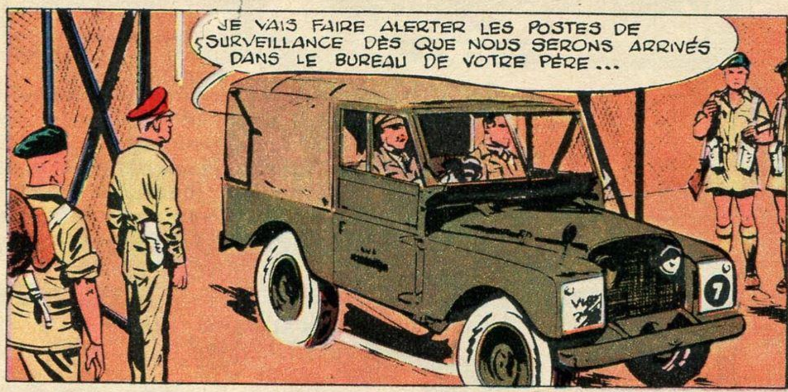
QUELQUES MINUTES PLUS TARD...

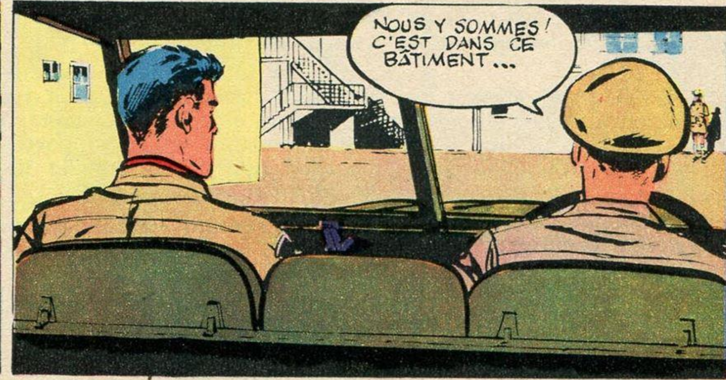
TOUS VOS PROJETS SONT BOULEVERSÉS, DAN... QU'ALLEZ-VOUS FAIRE?

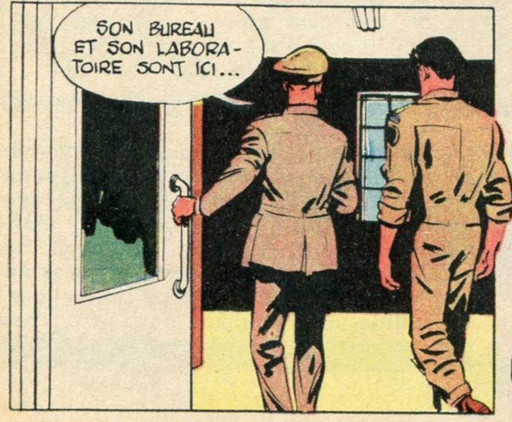
PLUS RIEN NE ME RETIENT ICI... PÈRE M'AVAIT FAIT VENIR POUR PILOTER SON PROTOTYPE... MAINTENANT, TOUT EST FINI...



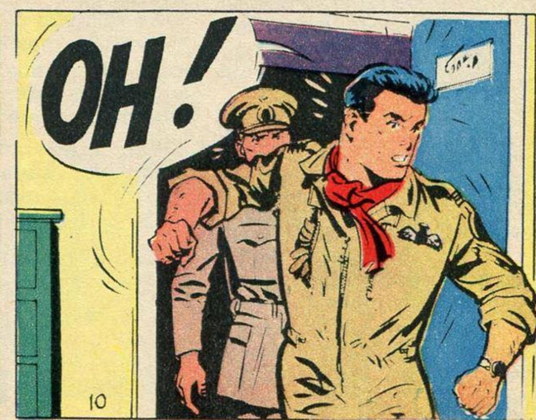




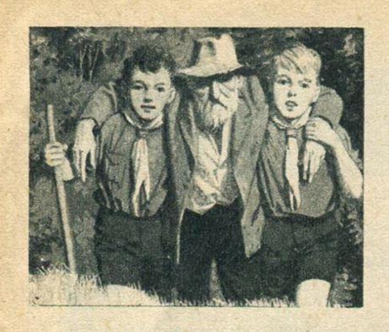








A SUIVRE



LE BARRAGE

Suite de la page 21

Le lendemain matin, les Eclaireurs, qui s'étaient levés de bonne heure, descendaient à grandes enjambées dans la vallée. Le soleil était déjà haut dans le ciel et la chaleur de ses rayons matinaux annonçait une nouvelle montée de température pour la journée. Le beau temps et l'espoir d'un travail rémunéré remplissaient de joie le cœur des scouts qui dévallaient parfois dans une course folle les pentes raides de la colline.

Arrivés en un temps record sur le chantier où une ardeur fébrile régnait déjà, les Eclaireurs se dirigèrent tous ensemble vers le chef ingénieur qui les accueillit poliment et écouta attentivement le récit et la demande que Castor lui fit.

— Ah, vous savez, ici, le travail ne manque pas. Mais je crains que vous ne soyez trop inexpérimentés pour résister à ce genre de « boulot ». Au bout de la journée, vous en aurez plus que votre compte !

— Nous ne pouvons pas quand même essayer ? proposa Castor.

— Oh si, je veux bien moi, répondit complaisamment l'ingénieur en clignant de l'œil à un de ses adjoints. Deux d'entre vous vont par exemple aller aider au coulage du béton et les trois autres travailleront au terrassement.

— D'accord, acquiescèrent les scouts en souriant largement.

Un quart d'heures plus tard, toute la patrouille était à l'œuvre. Furet et Mouche chargeaient dans leurs brouettes des sacs de ciment et du gravier. Ils les apportaient à la bétonnière qui déversait peu après le béton. Il leur fallait aller vite car la machine ne pouvait attendre.

De leur côté, Castor, Elan et Chevreuil piochaient ferme les pentes rocheuses de la colline. Ils s'agissait d'élargir la vallée, là où les bulldozers n'avaient pas prise.

* * *

Après quatre jours de labeur aussi intense et éreintant, la patrouille décida unanimement de ne plus retourner au chantier. Castor avait dressé le budget pour les sept jours qu'il leur restait à passer à Rochereau. Ils avaient gagné assez d'argent pour assurer les besoins d'une semaine.

Le soir, au retour de leur quatrième jour de travail, ils s'endormirent en rêvant des activitée passionnantes auxquelles ils allaient pouvoir consacrer le restant de leur séjour à Rochereau.

Le lendemain matin, Elan et Furet descendirent au village pour approvisionner la patrouille tandis que Chevreuil, Mouche et Castor s'affairaient à préparer le repas de midi.

Une heure après leur départ, Furet et Elan revinrent au camp en soutenant un vieillard qui, sans les épaules vigoureuses des scouts n'aurait pu avancer d'un pas.

— Qu'est-ce qui se passe ? s'écria Castor en se précipitant à leur rencontre.

— En descendant au village, répondit Elan, nous avons rencontré ce vieillard affalé au bord d'un chemin. Comme il gémissait, nous lui avons demandé ce qu'il avait et il nous a répondu qu'il avait faim, qu'il n'avait à peu près plus rien mangé depuis trois jours et nous le ramenons au camp pour dîner. Les scouts installèrent le vieil homme sur un siège et quelques instants plus tard, Mouche lui servait à manger.

Le vieillard expliqua qu'il vivait seul dans les bois et qu'il y a une dizaine de jours, il s'était fait une entorse à la jambe. Il marchait très difficilement et c'est pourquoi Furet et Elan l'avaient trouvé affalé sur le bord du chemin.

Une fois son abondant repas terminé, le vieillard remercia vivement les scouts et voulut s'éloigner. Castor intervint en proposant à ses camarades de reconduire leur hôte. Arrivé à la chaumière du vieillard, les scouts poussèrent un petit cri d'étonnement : la cabane était complètement délabrée et une odeur fétide y régnait. Le vieillard comprit leur étonnement et leur expliqua qu'il n'avait pas d'autre ressource, à part la charité d'autrui.

Castor le coucha du mieux qu'il put sur le grabat, puis, les Eclaireurs quittèrent le vieillard en promettant de lui apporter de quoi manger ce soir et les jours à venir.

En remontant vers le camp, Chevreuil s'arrêta et, regardant ses camarades, suggéra :

— Je ne crois pas que nous pouvons laisser ce vieillard dans un tel état. Puis, hésitant, il proposa :

— Si nous retournions passer le reste de nos vacances au barrage, nous pourrions peut-être venir largement en aide à ce pauvre homme ?

Les scouts gardèrent un moment de silence, et, lorsque Castor demanda :

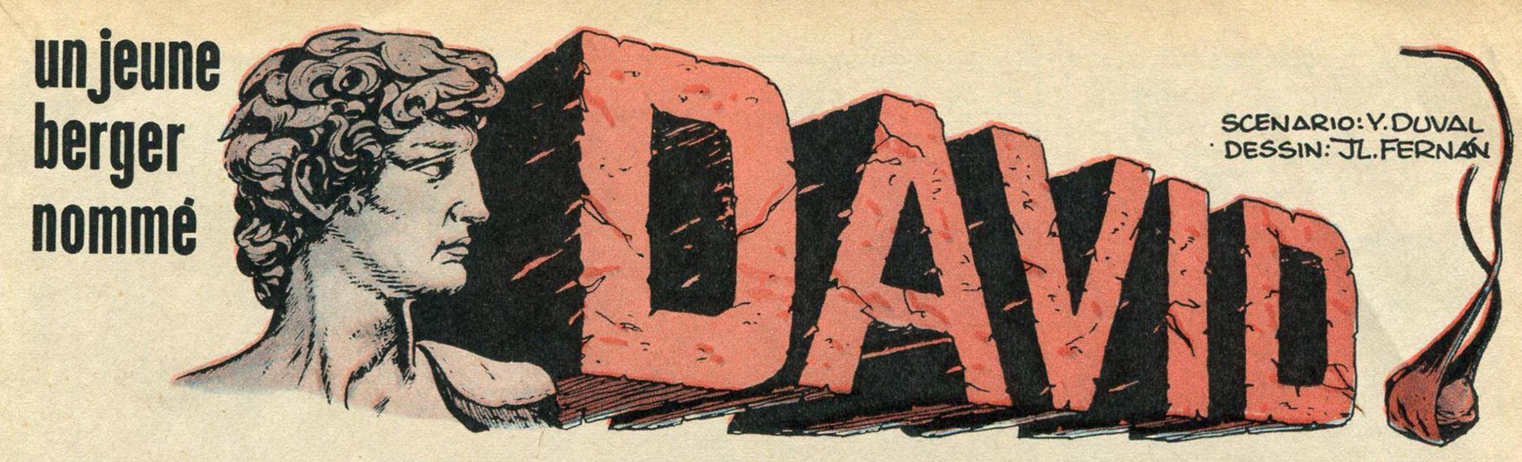
— Et alors ?

Toute la patrouille répondit en chœur :

— C'est d'accord.

FIN




un jeune berger nommé
DAVID
SCENARIO: Y. DUVAL
DESSIN: JL. FERNAN


EN 1070 AV. J.C., DANS LA VALLEE DE THÉRÉBINTHE, LES TROUPES D'ISRAËL ET L'ARMÉE DES PHILISTINS SE FONT FACE DEPUIS TROIS JOURS.


BON SANG DE BON SANG! QU'EST-CE QU'ON FICHE ICI, IMMOBILES?
TU ES DONC SI IMPATIENT D'EN DÉCOUDRE, MON BRAVE?


C'EST PAS ÇA, MON OFFICIER! MAIS CETTE INERTIE FINIT PAR VOUS SAPER LE MORAL.
MON VIEUX, C'EST CE QU'ON APPELLE "LA GUERRE DES NERFS"


OH! REGARDEZ, CHEF! UN PHILISTIN QUI SORT DE SES LIGNES.
UN DÉSERTEUR, PEUT-ÊTRE?


A SON ALLURE, ÇA N'EN A PAS L'AIR! QUEL COSTAUD! UN VRAI TAUREAU.
TAIS-TOI... IL CRIE QUELQUE CHOSE.


ISRAÉLITES! MON NOM EST GOLIATH. CHOISISSEZ UN DE VOS SOLDATS QUI VIENDRA SE MESURER AVEC MOI EN COMBAT SINGULIER...


L'ARMÉE DONT LE CHAMPION AURA MORDU LA POUSSIÈRE S'AVOUERA VAINCUE! J'ATTENDS RÉPONSE À MON DÉFI.


VOILÀ UNE OCCASION DE TE DISTINGUER, TOI QUI BRÛLAIS DE TE BATTRE!
GRAND MERCI! CONTRE CET OURS DES CAVERNES...























DETACHE CES QUATRE PAGES; ELLES CONST

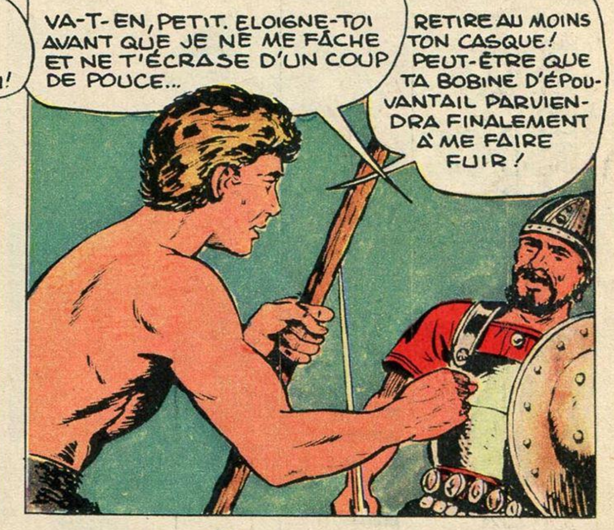


























UENT UNE MAGNIFIQUE DOCUMENTATION.



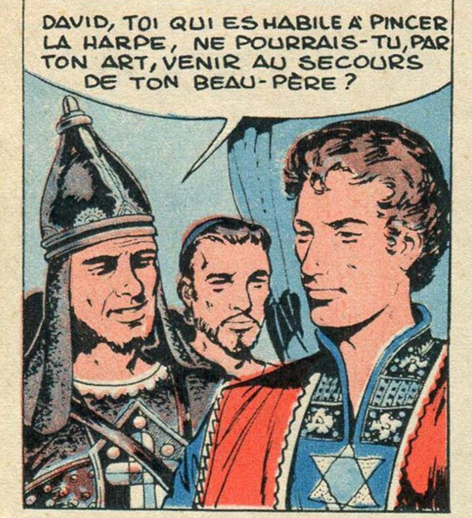


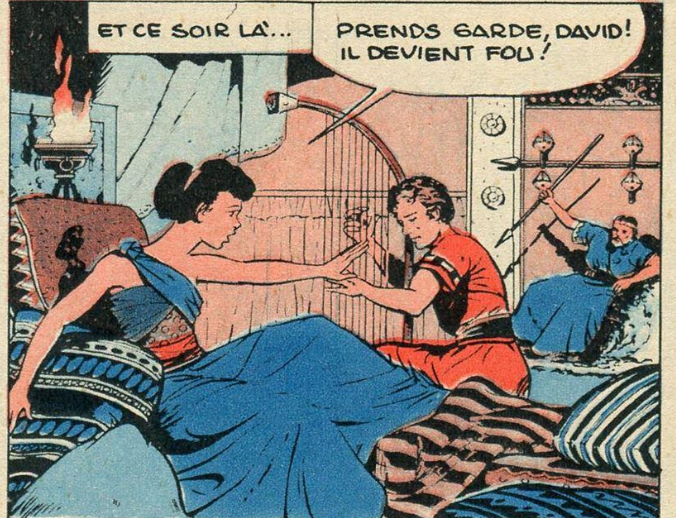




















La semaine prochaine : **AU TEMPS DE LA ROME IMPERIALE**

ALLO ! ALLO ! ICI LUC VARENNE

PARIS-BRUXELLES OU LA COURSE DES DEUX CAPITALES

DIMANCHE prochain, depuis la Porte de Flandres à Paris jusqu'au Bois de la Cambre à Bruxelles, des centaines de milliers de curieux et d'amateurs salueront au passage les «géants» de la route. Dans le bon vieux temps, cette distance aurait fait sourire les coureurs cyclistes : on les avait habitués depuis longtemps à rallier à bécane deux villes se situant à plus de 400 ou 500 kilomètres.

Sait-on par exemple qu'en cette ère héroïque du cyclisme, il arrivait aux concurrents malheureux de devoir réparer eux-mêmes leur mécanique ? En cas de bris de cadre par exemple, ils n'hésitaient pas à gagner à pied, vélo sur le dos, le village le plus voisin pour y trouver le forgeron et avec lui opérer la soudure nécessaire !

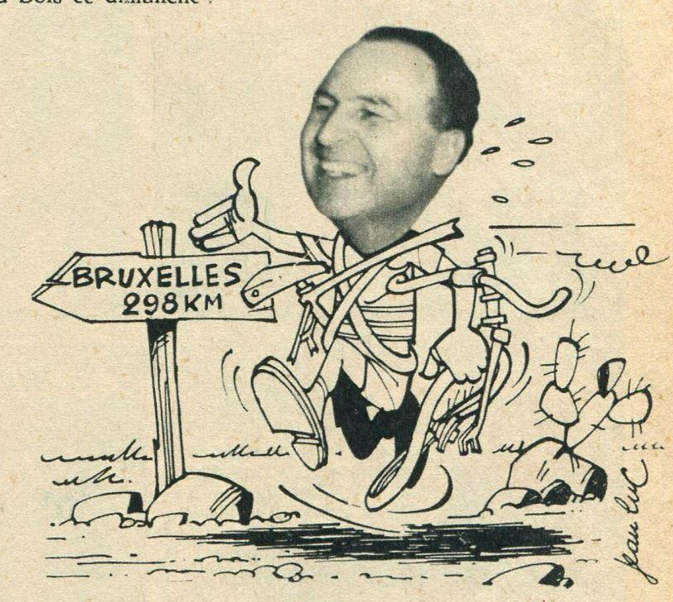
On finit par améliorer sans cesse le bicycle. On y mit des changements de vitesse ; le poids n'était plus comparable, le rendement devait être meilleur. On se rendit compte également qu'il devenait superflu d'épuiser bêtement les coureurs sur des parcours sans fin : le cyclisme faisait sa petite révolution.

L'arrivée au Bois, inoubliable

Paris-Bruxelles ne voulut pas s'incliner aussi facilement devant les obligations créées par les mécaniques modernes. Cette belle épreuve voulait conserver son propre cachet. Remarquez que ses organisateurs n'avaient pas tellement de choix : on peut réduire un parcours ou un circuit, mais on ne peut changer les cartes géographiques. Du moment qu'on avait décidé de courir « Paris-Bruxelles », à moins de tracer une distance à vol d'oiseau, il n'y avait vraiment pas moyen de passer à travers champs. Les kilomètres sont là : il faut les « avaler ». Astucieusement, on fixa le départ à l'extrémité de la banlieu parisienne, ce qui permettait de gagner quelques kilomètres, mais le Bois de la Cambre, lui, ne risquait pas le déménagement.

Car voyez-vous, la course des Deux Capitales, c'est quelque chose de fameux, certes, mais son entrée à Bruxelles et son arrivée au Bois sont des choses qui appartiennent en propre aux gens de la Capitale. Cette réunion est devenue réellement mondaine : on ne pourrait plus s'en passer. Je connais des amis qui ne me demandent jamais rien sur une année, sauf une entrée à la tribune officielle de Paris-Bruxelles. D'abord parce qu'on y est bien et parce qu'on y côtoie ensuite les plus hautes personnalités. Et le coureur qui a le bonheur de venir se faire fleurir au Bois, garde de cette réception un souvenir impérissable.

Une fois de plus, nous ferons comme tout le monde : nous serons au Bois ce dimanche !





WAPI et le

Wapi et Plume sont prisonniers dans la « Cité de l'Or





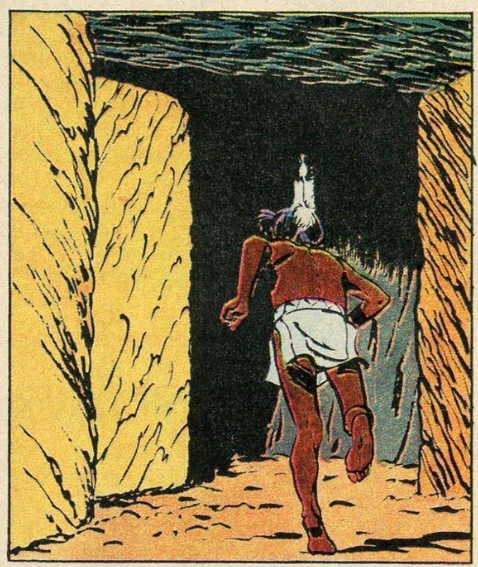






SOUDAIN LE LOURD VANTAIL DE PIERRE S'ENTR'OUVRIT.







A' L'ENTRÉE DU CAVEAU, FRINGANT LE FIDÈLE ATTENDAIT.



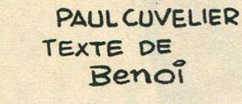
UN MOMENT LE JUSTICIER SE DÉTOURNA. LE SORCIER HÉSITA, PUIS BONDIT.

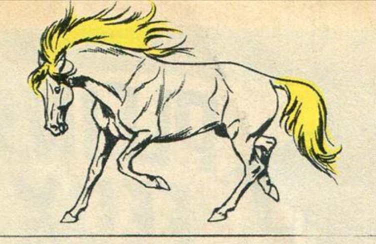


IL REPARUT AUSSITÔT.



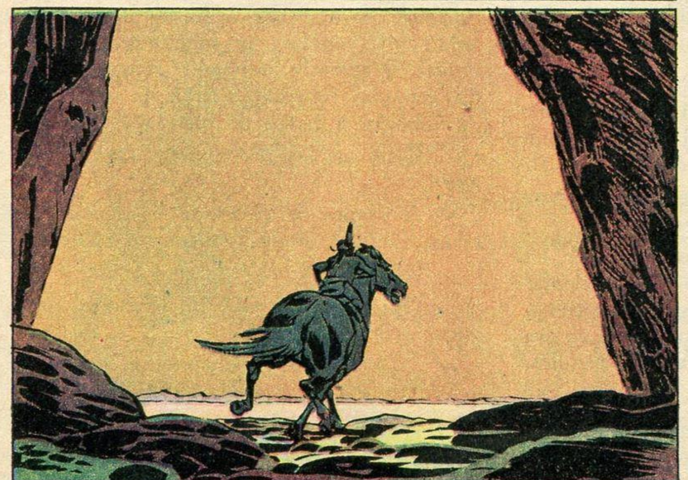
TRIANGLE D'OR



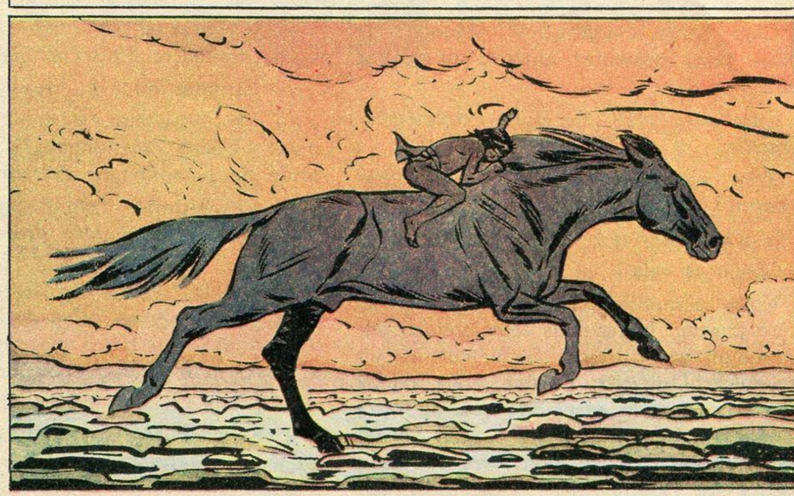


Le sorcier leur a prédit qu'un jour tout serait englouti...

DÉJÀ WAPI FUYAIT VERS LA PLAINE LIBRE. LE JOUR SE CONSOMMAIT. LE SOLEIL SCELLAIT DE FEU L'IMAGE DU CRÉPUSCULE.



ET LA NUIT BASCULA SUR LA TERRE. WAPI FERMAIT LES YEUX. DE LOURDES NUÉES CHARGÉES DE TEMPÊTE GLISSAIENT PAR-DESSUS LUI. RIEN NE PARUT PLUS LONG QUE LE CHEMIN DU RETOUR.



L'HEURE PASSA, AU CAMP DES PROSPECTEURS TOUT PARUT TRANQUILLE. LE TORRENT CHARRIAIT ENCORE DES EAUX GONFLÉES DE PLUIE.





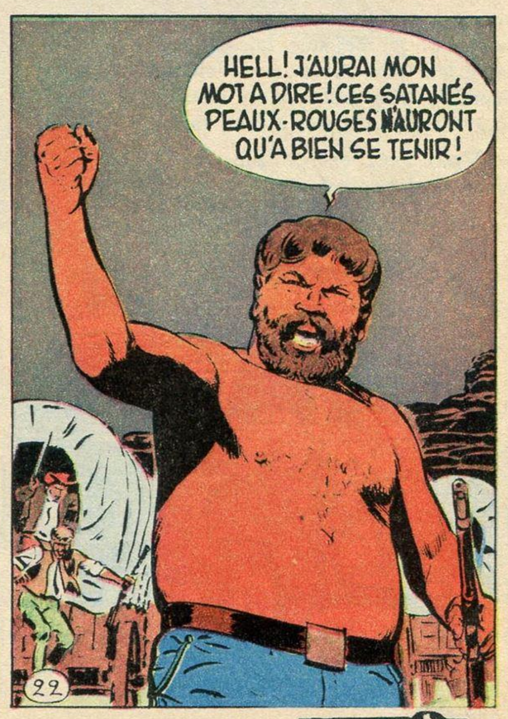












A SUIVRE



LE HÉROS ÉNIGMATIQUE

— Cher héros énigmatique, bonjour ! Je voudrais vous présenter aujourd'hui à nos lecteurs...

— Excellente idée ! Je suis extrêmement présentable...

— Très amusant... mais qui êtes-vous exactement ?

— Je n'en sais rien !

— Comment cela ?

— Voilà ce qui s'est passé : enfant, j'avais un frère jumeau. Nous nous ressemblions tellement qu'on nous prenait fréquemment l'un pour l'autre. Un jour, comme nous étions partis en promenade ensemble, l'un de nous deux a mystérieusement disparu. On ne l'a jamais retrouvé. Etait-ce mon frère ou moi ? Impossible de l'établir... Et c'est ainsi que j'ai passé toute ma vie à me demander qui j'étais réellement !...

— Quand êtes-vous né, cher héros ?

— Au siècle passé.

— Pouvez-vous me dire votre nom ?

— Avec plaisir ! D'autant plus qu'il ne vous apprendra pas grand'chose. Je m'appelle Samuel Langhorne Clemens, mais je me suis fait connaître sous un pseudonyme beaucoup plus court...

— Parlez-nous de votre enfance...

— Eh bien, il paraît que j'étais un gamin espiègle, très débrouillard...

— Pourriez-vous nous citer une anecdote de cette époque ?

— Volontiers ! Un jour, ma mère — pour me punir d'une escapade — m'avait enjoint de repeindre la palissade du jardin... Ce travail m'ennuyait terriblement, aussi ai-je fait croire à mes amis que je m'amusais comme un petit fou... Ils ont tous insisté pour pouvoir m'aider ! « Ah non, ai-je répondu, je m'amuse trop ! Laissez-moi jouer tout seul ! » Finalement, je me suis laissé fléchir et j'ai accepté leur collaboration en échange... d'une pomme, de trois billes, d'un bouton de porte en cuivre et d'un canif à cinq lames !

— Vous avez exercé, plus tard, de nombreuses professions ?

— C'est exact ! J'ai été typographe. Puis pilote de navire. Puis chercheur d'or...

— Et vous en avez trouvé ?

— Pas beaucoup, je dois l'avouer ! N'importe, c'était passionnant ! J'ai connu une foule de personnages extraordinaires !...

— La fortune n'étant pas venue, vous avez cherché une autre profession ?

— Oui. Je suis devenu journaliste... En ce temps-là, c'était un métier très dangereux ! Figurez-vous qu'un de mes concurrents, un certain James Laird, mécontant d'un de mes articles, m'a provoqué en duel au pistolet !

— Vous étiez bon tireur ?

— Moi, je n'avais jamais appuyé sur une gâchette, mais Laird, lui, était un tireur d'élite !

— Bigre ! Qu'avez-vous fait ?

— Je me suis entraîné consciencieusement, avec un ami, Steve, qui était également un as du pistolet ! Un jour, m'arrachant l'arme des mains, il atteignit à trente mètres un passereau en plein vol ! Laird était justement venu rôder près du lieu de l'entraînement... Steve lui fit croire que le coup avait été tiré par moi... « Stupéfiant ! s'exclama Laird. Et... et ça lui arrive souvent de réussir un tel exploit ? ». Imperturbable, Steve répliqua : « Oh ! Quatre fois sur cinq, à peu près ! »

— Alors, Laird a retiré son défi ?

— Comment l'avez-vous deviné ?

— ...On a écrit que vous étiez l'homme le plus drôle du monde !...

— On écrit tant de choses !

— Vous avez raconté des histoires d'un humour très spécial... par exemple, celle de l'incendie...

— Ah oui, elle est très courte !... C'est son principal avantage... « Un incendie éclate dans un grand hôtel. On parvient à sauver tout le monde, sauf un client installé au dernier étage. Impossible de l'atteindre, les escaliers étant en flammes... Les pompiers tendent un grand drap et lui crient de sauter. L'homme hésite, s'accroche à la fenêtre, recule, avance à nouveau. Enfin, léché par les flammes, il se décide à sauter dans le drap tendu... Il rebondit presque aussi haut que l'hôtel. Il retombe, rebondit, retombe, rebondit, retombe, rebondit... Bref, on a été obligé de l'abattre à coups de fusil ! »

— C'est ce qu'on appelle de l'humour noir !

— A propos de Noirs, je les aimais beaucoup... Il y en avait beaucoup à Hannibal...

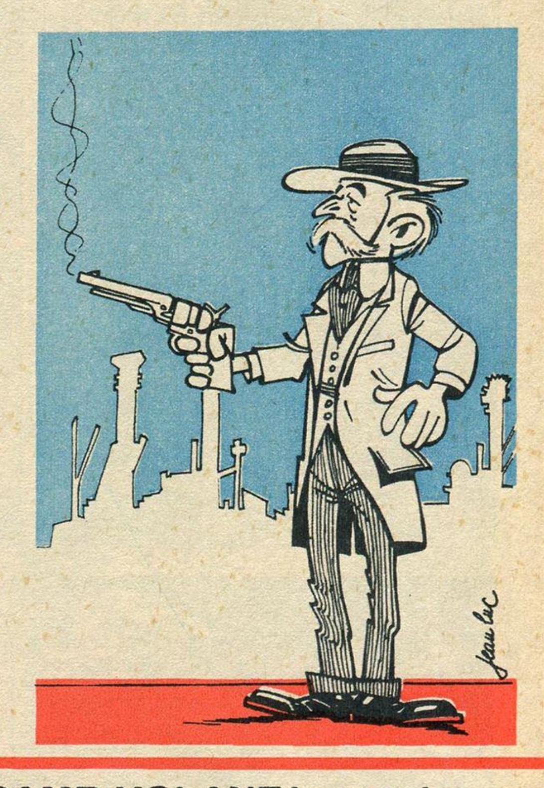
— Hannibal ?

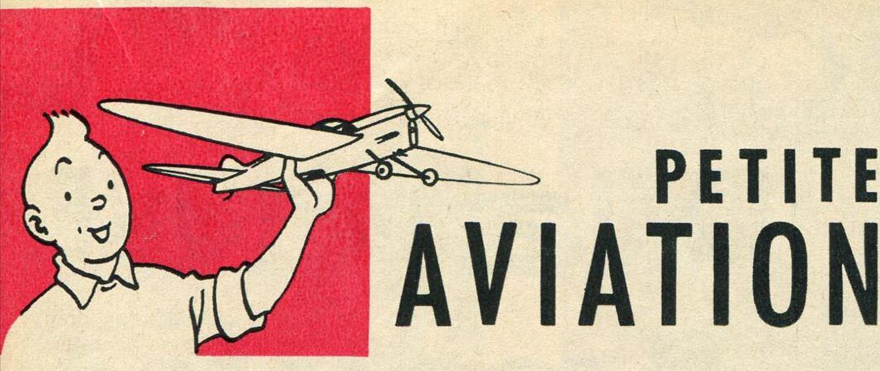
— Oui, la petite ville du Missouri où j'ai vécu, enfant...

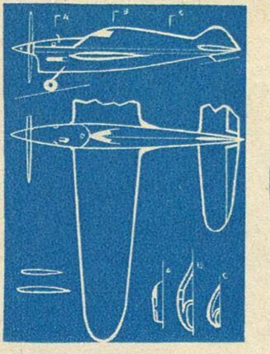
— ...Et qui vous a inspiré un livre charmant, les aventures d'un certain Tom...

— N'en dites pas plus, voyons !

Si vous n'avez pas deviné le nom du héros énigmatique, voyez la solution en page 45.







PETITE AVIATION GRANDE SCIENCE

COMMENT SE PILOTE UN APPAREIL DE VOL CIRCULAIRE

LE vol circulaire est un sport relativement récent. Ce n'est guère qu'én 1942 que Jim WALKER (un Américain) imagina un système de leviers suffisamment sûr et simple qui permit réellement de piloter un avion au moyen de « ficelles ». Tout d'abord, il faut dire que ces « ficelles » sont en réalité des fils d'acier d'une ténuité et d'une résistance considérables. Les fils en question sont de cet acier spécial que l'on appelle « corde à piano ». Un fil d'un diamètre de 3 dixièmes de millimètre peut suspendre un homme moyen.

Comme on emploie deux de ces fils pour piloter un avion, la résistance est garantie, *sauf si l'on y fait des « crocs », cas dans lequel ils cassent dès que l'on tire dessus, même à la main. C'est pourquoi on entend toujours les modélistes sur les pistes s'exclamer à tout bout de champ : « ...ttention les câbles », dès qu'ils voient s'approcher de leurs fils un pied sacrilège.*

On a jadis employé des ficelles, du fil de nylon, du fil de pêche, du fil de cordonnier. Ils étaient trop élastiques et n'agissaient pas sur les commandes au bon moment.

Les fils sont accrochés à une poignée. Celle-ci, en gros, est un court bâton que l'on tient dans la main. Le fil qui commande la montée est au-dessus, le fil qui commande la descente est en-dessous.

Ces fils sont raccordés à l'appareil par de petites attaches spéciales que l'on appelle *émerillons.* Ces émerillons empêchent le fil de se tordre sur lui-même.

La commande qui est installée dans le modèle est d'une très grande simplicité en même temps que d'une grande astuce, ce qui démontre l'ingéniosité des américains.

Regardez attentivement le croquis.

Au numéro 1 vous avez le *palonnier.* Ce palonnier pivote sur un axe (A) qui est fixé dans le corps de l'appareil. Deux trous reçoivent l'extrémité (B-C) des fils de commande (2) qui sortent de l'aile et se raccordent aux émerillons (3).

Un troisième trou (D) reçoit une tringle qui est raccordée, elle, à la pièce 4, le *guignol.* Ce guignol est monté sur le volet mobile du stabilo. Celui-ci pivote sur des charnières.

Voyez maintenant ce qui se passe : lorsque l'on tire sur le fil C, le palonnier tourne vers la droite et le trou D se déplace vers la droite, en poussant sur la tringle. Celle-ci pousse à son tour sur le guignol et le volet mobile du stabilo monte.

Lorsque l'on tire sur le fil B, c'est le contraire.

Le trou D tire sur la tringle laquelle tire sur le guignol. Le volet descend.

Et c'est absolument tout. Pendant près de quinze ans on n'a employé que ce système et si, actuellement on a modifié ou ajouté certains détails, c'est rigoureusement basé sur le même principe.

Pour piloter l'appareil, le principe est simple :

lorsque l'on « *tire* » (c'est-à-dire lorsque on redresse la main) on agit sur le fil de cabré (C) et le volet du stabilo se redressant, l'avion monte.

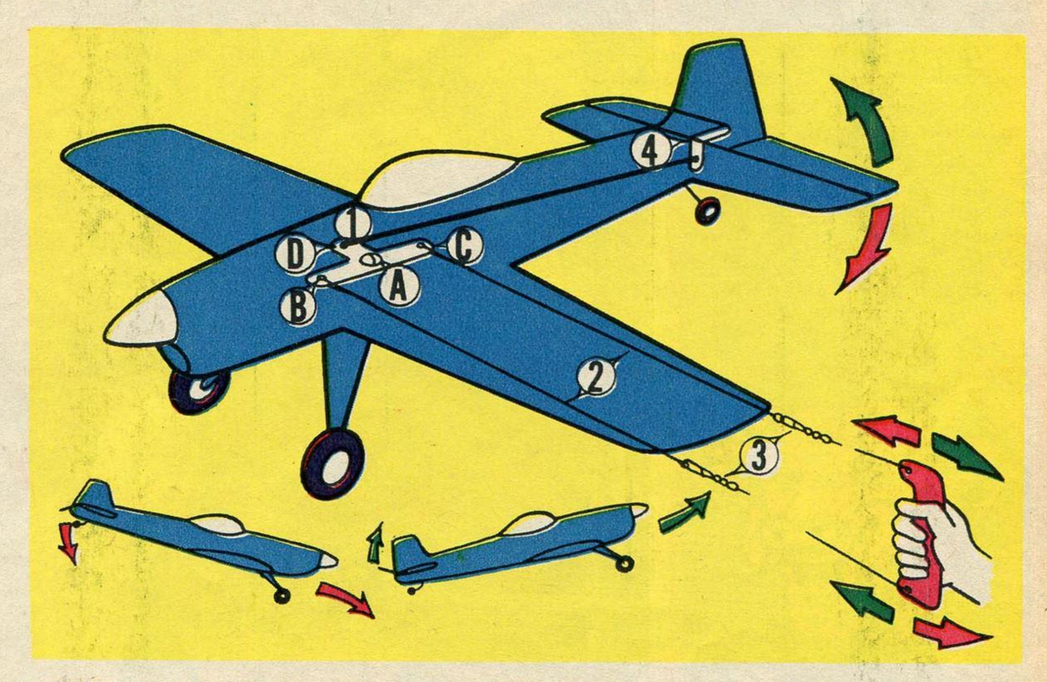
lorsque l'on « *pousse* » (en abaissant la main), on agit sur le fil de piqué et l'appareil descend.

Cependant, si cela se décrit en quelques secondes, la chose nécessite un certain apprentissage. Vous avez les Clubs pour cela.

Ce qu'il faut dire, c'est que, puisque l'appareil tient au bout de ces deux fils, il faut être sûr que rien ne se détachera. En plus, puisque il y a « grimpée » et « piqué », il y a aussi « neutre ».

Ce « neutre » est très important. Il faut que les commandes soient réglées très exactement toutes au neutre (palonnier, guignol, fils de commande, poignée).

La main, au neutre, doit être dans une position tout à fait naturelle. Nous reparlerons de la question des commandes dans un prochain article.



NOUVELLES DE L'ECURIE TINTIN

L'écurie Tintin s'entraine régulièrement aux pistes de vol circulaire de la plaine des Manœuvres d'Etterbeek, le samedi et le dimanche.

Elle est bien BONNE !



Grâce aux délicieux fromages LA VACHE QUI RIT, nos lecteurs ont la parole et nous en racontent de « bien bonnes » !

Ce qui suit est conté par Jean-Paul STEVENS (de Hal) :

« En 1958, je passais pour la première fois mes vacances dans les Ardennes. Nous dormions sous la tente. Le soir du jour où nous avions tous fêté mon sixième anniversaire, une averse d'une violence incroyable s'abattit sur notre camp! En quelques instants, tout fut trempé et nous dûmes déménager tout notre matériel.
Les vaches de la prairie étaient venues admirer notre bonne mine et on riait tous... comme la Vache qui Rit ! ! ! »

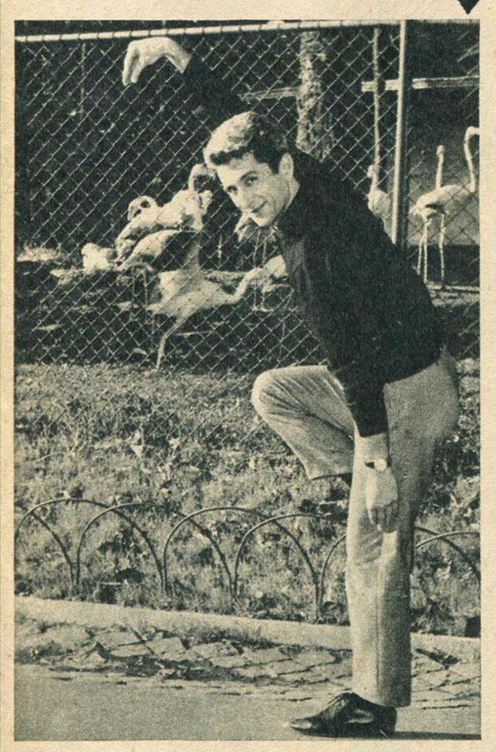
Marcel Amont

PAS DE FANTAISIES ZOOLOGIQUES !

Rien à faire pour tirer une langue aussi longue que la girafe !..

Pour faire cela, je vous jure qu'il ne faut pas être... manchot! ▶

Et voilà mon triomphe : l'imitation du flamant rose!.. ▼





LE sympathique chanteur Marcel Amont se trouvait récemment à Rome, où il enregistrait diverses émissions pour la Télévision italienne.

Pour se reposer de l'atmosphère étouffante des studios, il a été faire un tour au zoo de Rome, et il est arrivé... ce que vous montrent nos photos !...

Les singes n'ont pas essayé de chanter — c'est Marcel Amont qui s'est amusé à imiter les singes... et la girafe... et les manchots... etc.

Finalement, il a dû partir en courant à toute vitesse, car un gardien un peu myope l'avait pris pour un flamant rose échappé de son enclos !...

UN DOCUMENT ÉTONNANT

LES ACTEURS



Strapontin, chauffeur de taxi, recordman du monde de la contravention.



Wimpy, inséparaparable ami du précédent, fils du professeur Petitpois.



Gorille, personnage encore inconnu qui ne paye pas de mine, mais qui réserve des surprises...

CONTRAT

pour une nouvelle aventure dessinée

Conclu entre M. Berck, dessinateur de son état, d'une part, et Messieurs Strapontin, Wimpy, Gérard et Gorille, d'autre part.

Il est stipulé qu'au cours de cette nouvelle aventure, Berck s'engage à payer 1,50 F au kilomètre à Monsieur Strapontin.

Il est stipulé, en outre, que Wimpy recevra une boîte de jouets scientifiques : « Le Petit Chimiste » et un nouveau train électrique.

Le dénommé Gérard, chien, recevra un os à moëlle, grand format.

Quant à Gorille, son cachet s'élève à 20.000 dollars en chèque barré, une tonne de noix de coco et cinq tonnes de bananes. Le dessinateur souscrira, en outre, une assurance-vie au nom de Madame Gorille au cas où son époux viendrait à disparaître mystérieusement...

Fait en 5 exemplaires, le x-x-

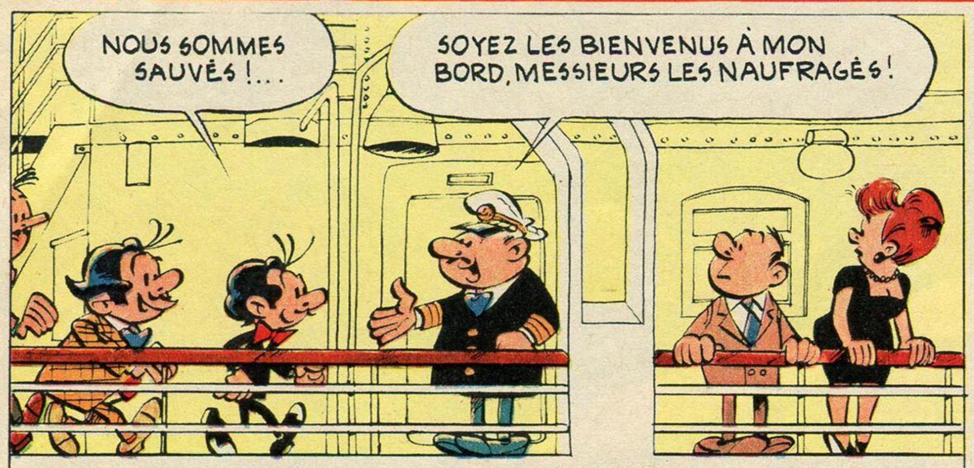
BERCK Wimpy
Strapontin X

LA SEMAINE PROCHAINE "STRAPONTIN ET LE GORILLE"

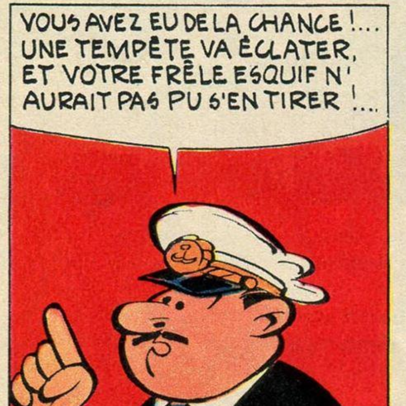


SPAGHETTI dans

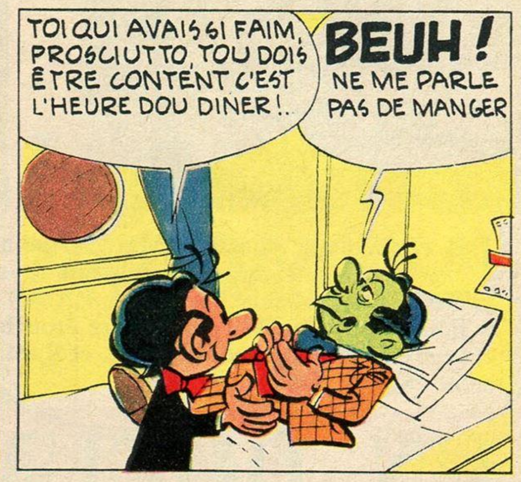
Errant en pleine mer, nos amis croyaient leur

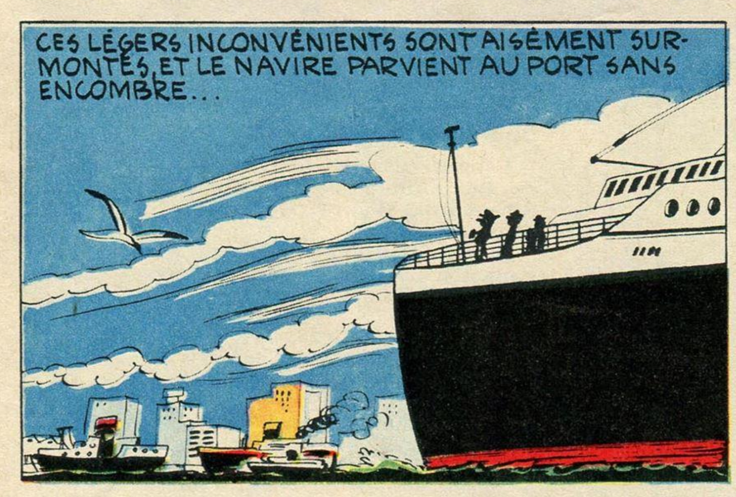


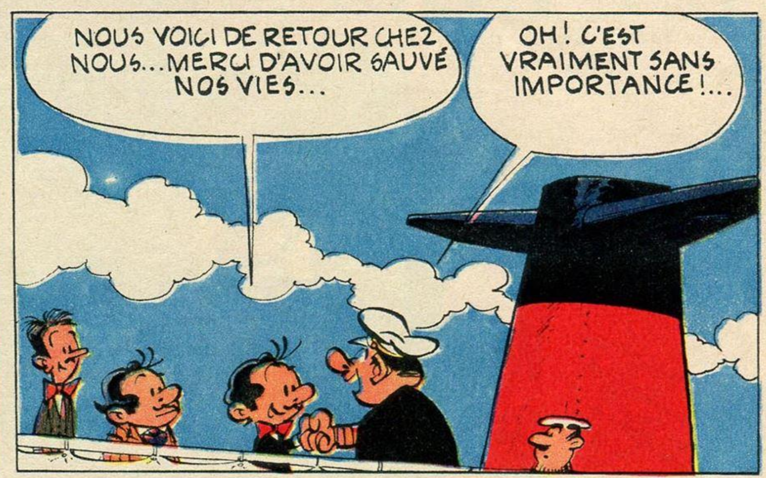
















es bouffons du roi

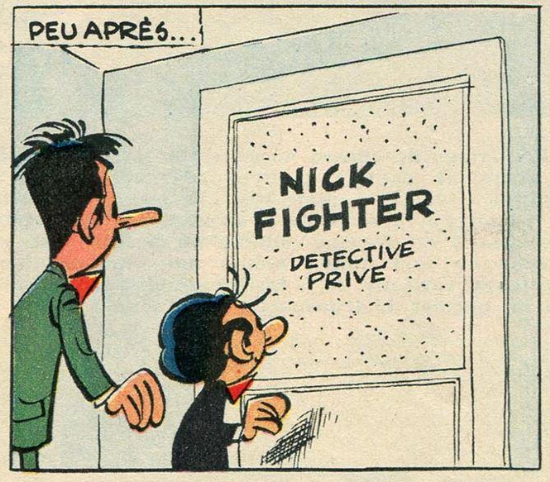
PAR ATTANASIO
texte GOSCINNY

dernière heure venue, quand le salut a surgi...













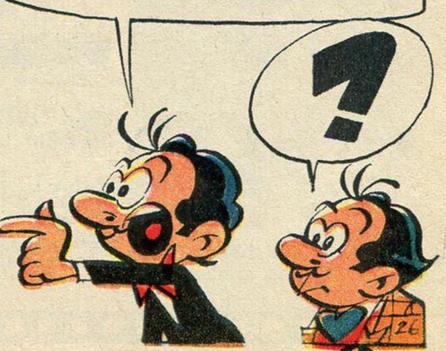






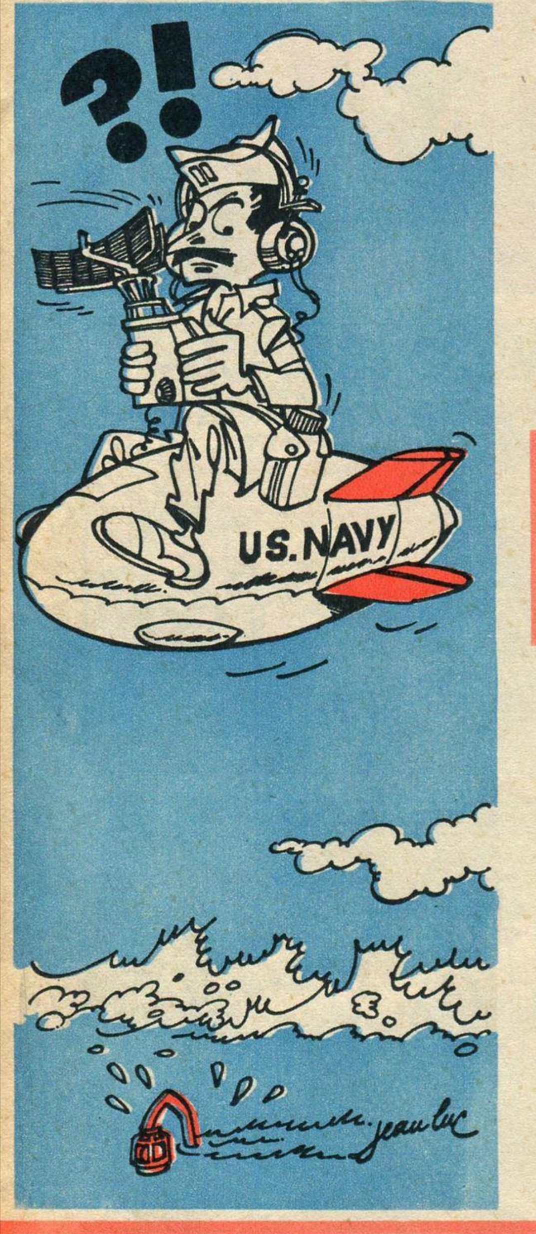






A SUIVRE

tintin-avi





COMME DES CHASSEURS...

LES avions de chasse ne sont pas les seuls à savoir voler en formation. C'est ce que semblent vouloir prouver ces trois petits avions de tourisme Morane-Saulnier « Rallye », volant comme des chasseurs, en formation impeccable.
Le « Rallye », production française, est le premier avion de tourisme construit industriellement en Europe comme on produit des voitures, à la cadence près toutefois... L'usine en sort quand même une cinquantaine par mois.
Plusieurs versions du « Rallye » existent. La plus répandue a un moteur de 145 cv qui lui permet de transporter 3 personnes à plus de 200 km/h.

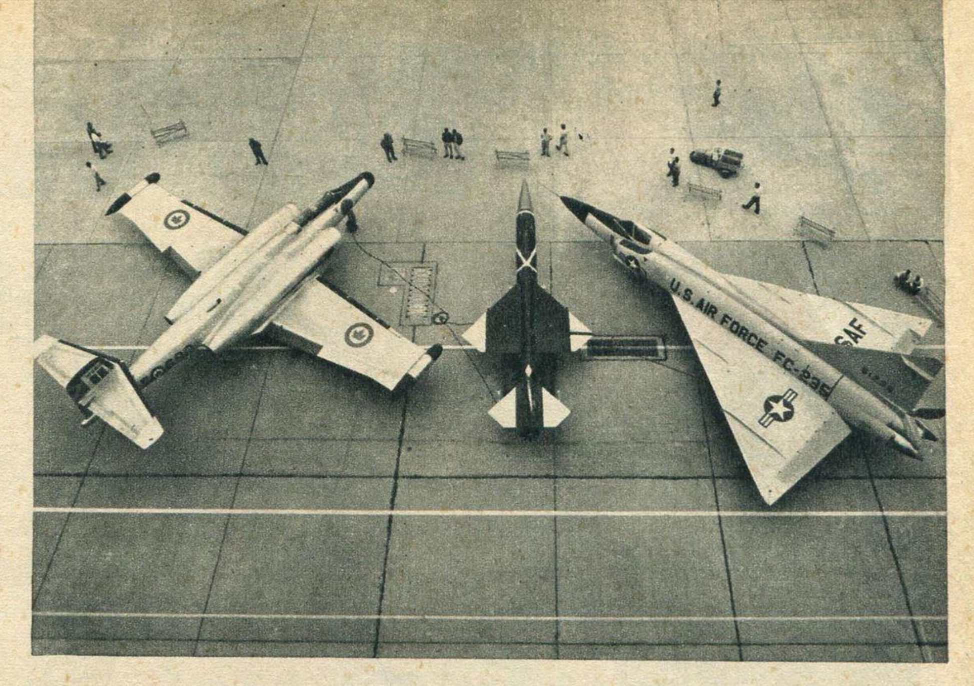


Les dirigeables US: fin de carrière

L'US Navy était, il y a quelques mois encore, la dernière force armée du monde utilisant des dirigeables pour des missions opérationnelles. Elle vient cependant d'annoncer la suppression de ses escadrilles de « plus légers que l'air » mais ce n'est peut-être qu'un au revoir puisque les 13 dirigeables disponibles vont être dégonflés, pliés et stockés.

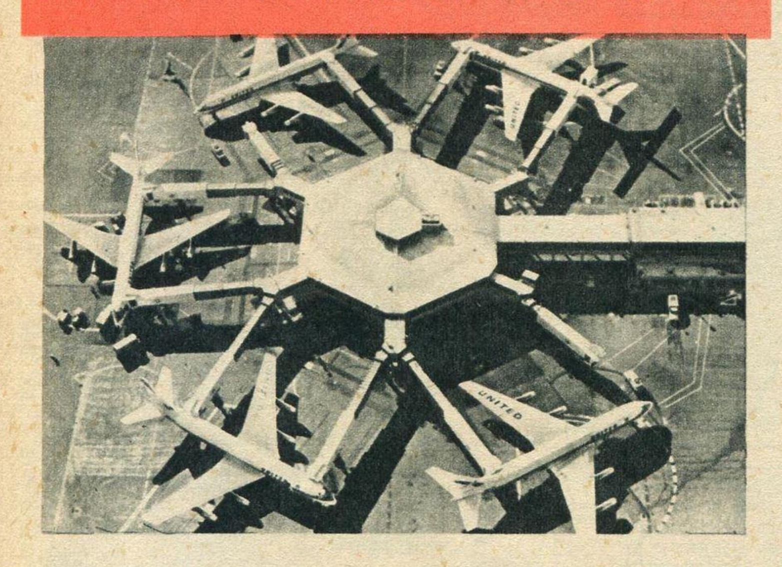
L'US Navy utilisait ses dirigeables pour la chasse aux sous-marins, missions dont ils s'aquittaient très bien du fait de leur lenteur et de leur possibilité de faire du sur-place. Seulement, leur mise en œuvre devenait trop coûteuse par rapport aux avions...

Un trio de cerbères



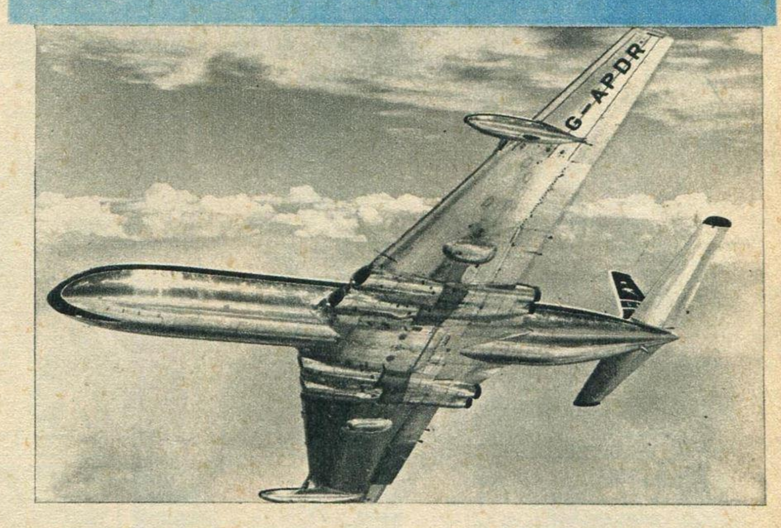
IL ne faut pas s'y méprendre. De ces trois machines volantes, deux seulement sont des avions, celle du centre étant un engin sans pilote Boeing « Bomarc ». Elles ont pourtant un point commun : elles sont toutes trois associées pour la défense du ciel américain, de la côte de l'Alaska à la côte Est du Canada.
Le « Canuck » CF-100, à gauche est canadien. C'est un biplace de chasse tout-temps, utilisé aussi par notre Force Aérienne mais qui commence à être démodé. Le « Bomarc » au centre, et le F-102 « Delta Dart » à droite, sont américains. Le F-102 est un monoplace, de chasse tout-temps lui aussi. Il faut croire qu'un radariste est moins volumineux que l'équipement qui le remplace car, en définitive, le F-102 monoplace est plus gros que le CF-100 biplace !

NOUS N'IRONS PLUS AU BOIS...



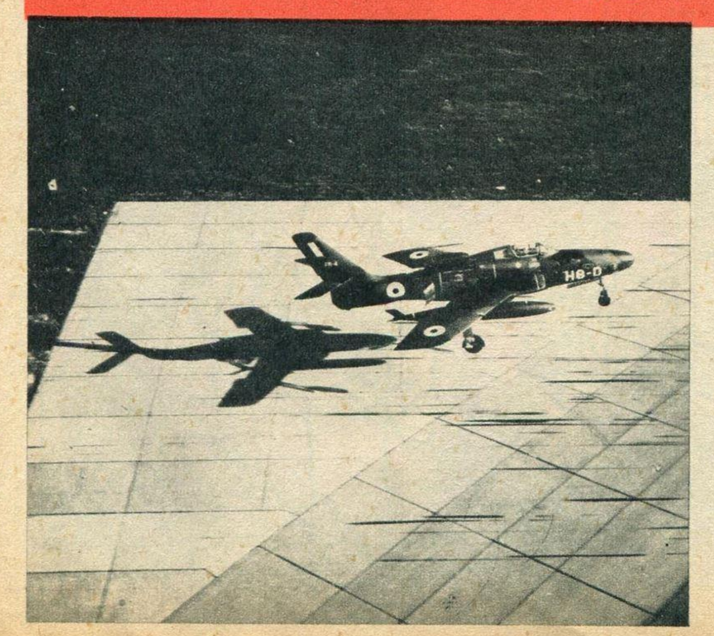
VOUS avez certainement déjà entendu des petites filles chanter cette ronde célèbre. Rassurez-vous, cet air n'a rien à voir avec ces avions, des DC-8 des United Airlines. Mais convenez qu'il y a de quoi s'y tromper...
Pour accélérer le transbordement des passagers à San Francisco, la compagnie américaine a fait construire cette curieuse aérogare, munie de tunnels téléscopiques permettant aux passagers de demeurer à l'abri. C'est du confort ça, non !

Souplesse et élégance : le « Comet »

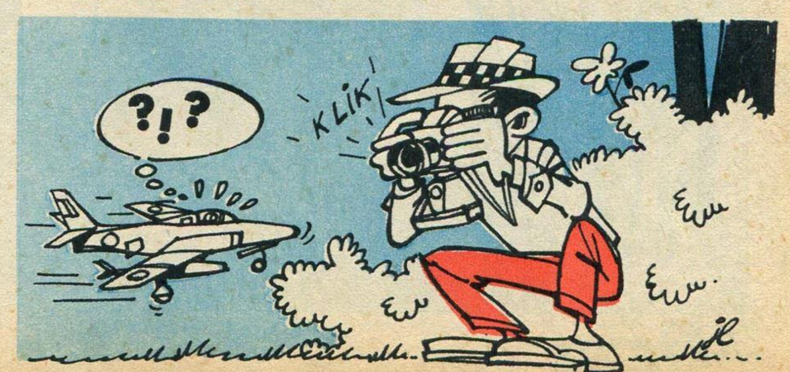


LES avions modernes sont souvent très laids. Ce n'est pas le cas du « Comet », l'orgueil de l'industrie aéronautique britannique, qui connu d'abord bien des déboires mais fut mis au point avec acharnement.
Construit en série, le « Comet » se vend au compte-goutte ce qui ne fait évidemment pas l'affaire de son constructeur et s'explique par le fait qu'il est généralement trop gros comme moyen-courrier et trop petit comme long courrier ! Il est difficile de contenter tout le monde...
Quatre réacteurs de 4.700 kg de poussée donnent au « Comet » une vitesse de croisière de 800 kmh à 10.000 m.

BIEN PRIS QUI CROYAIT PRENDRE



AVOUEZ que pour un avions de reconnaissance photographique que se faire photographier est un comble. C'est pourtant ce qui est arrivé à un Republic RF-84F de la 42ème Escadrille de Reconnaissance de la Force Aérienne, ainsi qu'en témoigne cette photo, prise par un autre RF-84F.
Il faut d'ailleurs reconnaître que le document est sensationnel. Les traits noirs sur la piste, sont les traces de caoutchoucs laissés par les pneus à l'atterrissage et témoignent de leurs souffrances lorsqu'ils prennent contact avec le béton à près de 200 kmh, écrasés par les 10 tonnes (au moins) de l'avion. Dur métier !



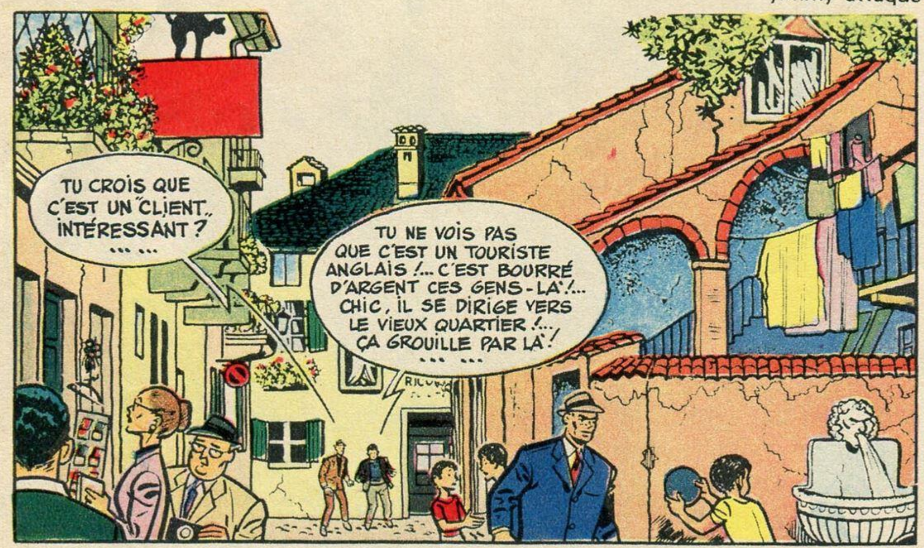


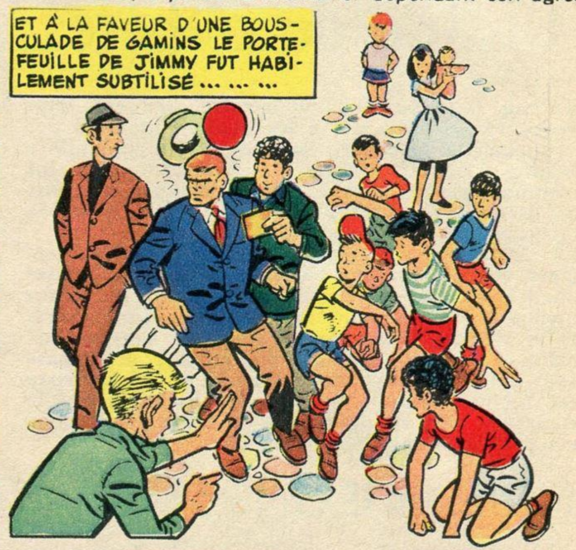


dans

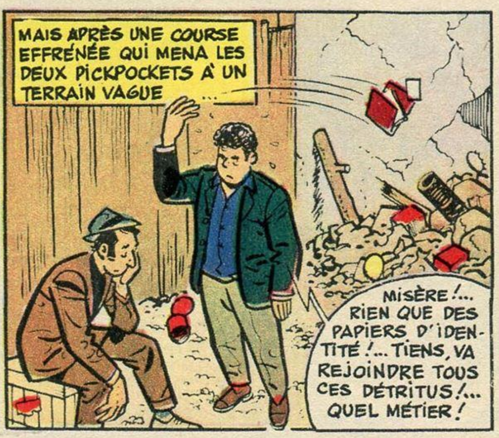
LE 3

Jimmy attaqué sur la route, a perdu la mémoire. Cependant son agresseur

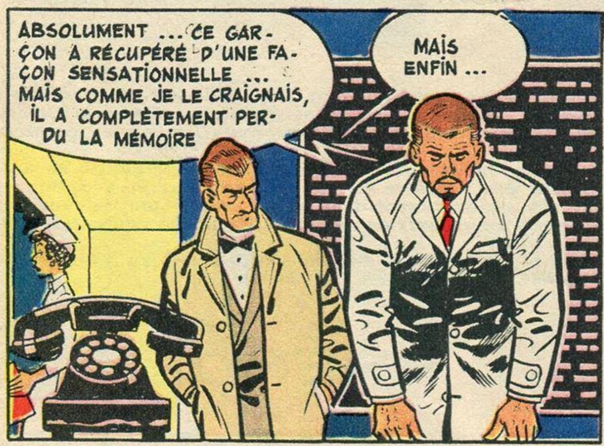




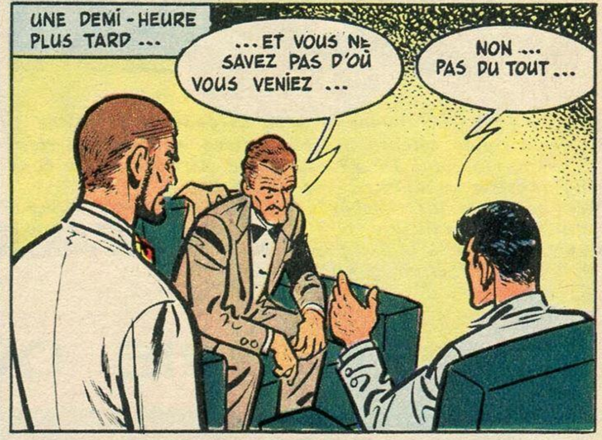


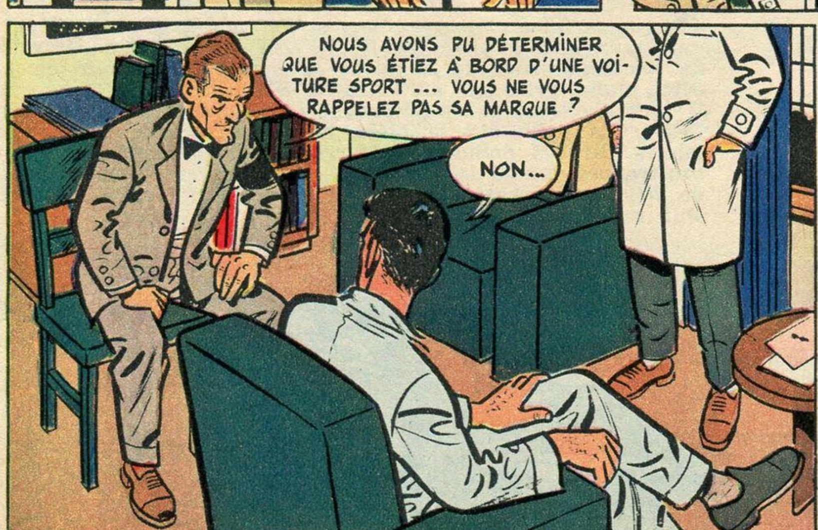














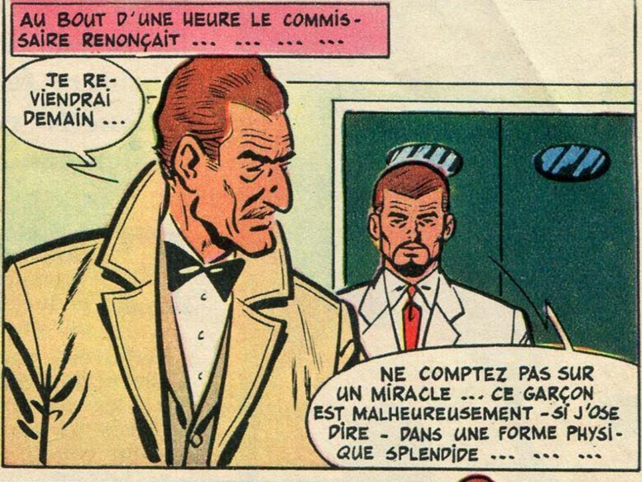
ème GOAL

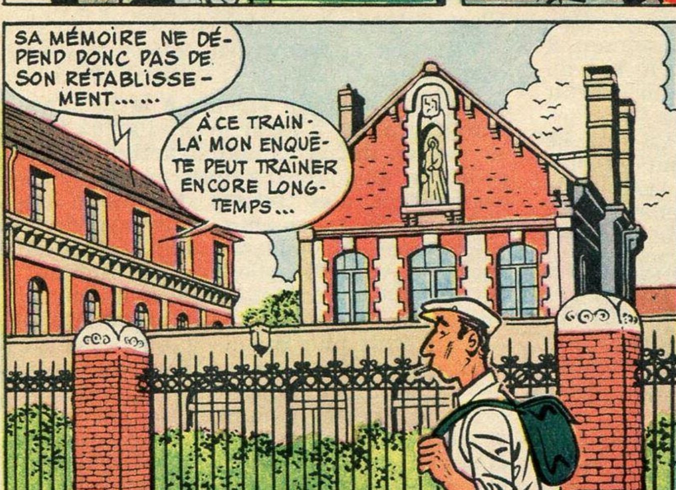


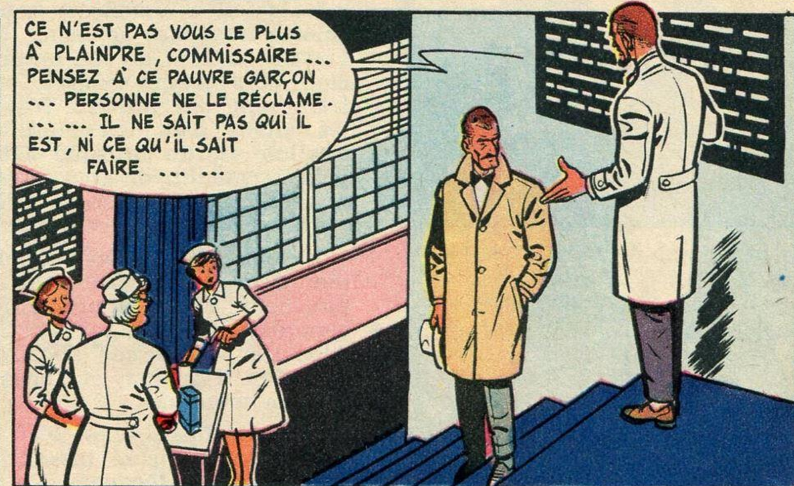
qui détient ses papiers d'identité, s'est réfugié en Italie.





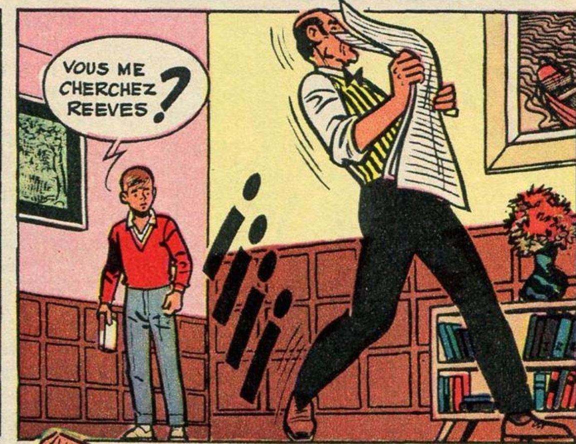


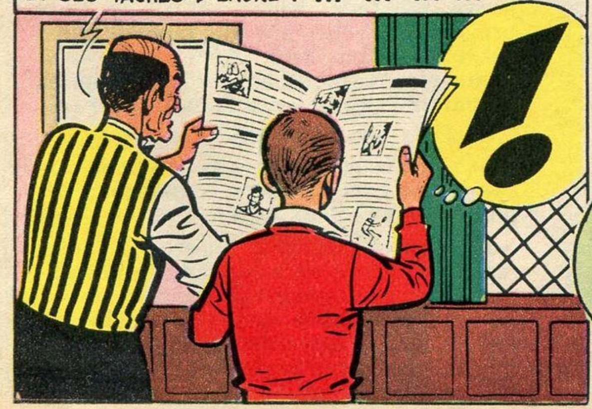










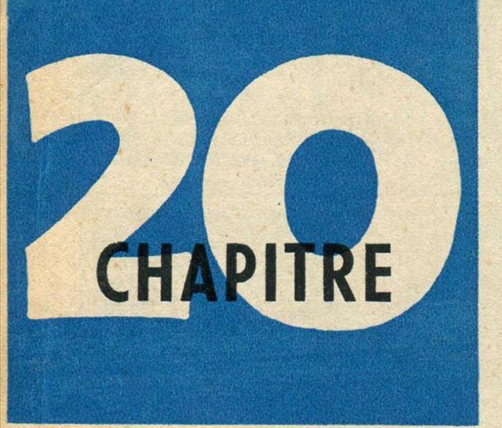




16

ROMAN DE PAUL BERNA
ILLUSTRE PAR FRANÇOIS CRAENHALS

Résumé : Picard, Vignolles et M. Sala, isolés au sommet de la tour Mérovée, ne voient pas revenir Hubert. Leur angoisse se dissipe devant l'extraordinaire spectacle des hélicoptères aperçus soudain dans le ciel.



le miroir aux alouettes

LE sifflement du rotor se rapprocha soudain. Picard s'était déjà jeté vers ses compagnons. L'hélicoptère, volant bas, passa à moins de cinq cents mètres, filant vers le bois d'Arcy. Ils eurent le temps d'ajuster la cabine transparente, qui scintilla plusieurs fois sous le reflet clignotant des trois miroirs. Mais l'Alouette poursuivit son vol, reprit de la hauteur et disparut finalement derrière la croupe.

ELLE était trop mal orientée par rapport au moulin, remarqua Vignoles. Guettons seulement à la lucarne sud. Il s'agit d'attraper en plein le poste de pilotage.

Ils firent encore cinq tentatives, qui n'eurent apparemment pas plus de succès. Les appareils s'éloignaient comme de gros bourdons affairés, sans dévier de leur course.

Le soleil commençait à baisser. Une falaise nuageuse se levait lentement à l'ouest, barrant de son ombre le bas du ciel. Vers quatre heures, enfin, l'éclat tremblant des miroirs frappa de face les vitres d'un Sycamore. La grosse libellule fit un brusque détour et survola le moulin de tout près. Les trois abandonnés balancèrent follement couvertures et draps de lit par la lucarne.

A leur grand dépit, l'hélicopère remonta presque aussitôt et s'écarta rapidement. Mais le pilote dut faire la commission ! Dix minutes après, une Alouette s'éleva sur l'horizon, dans la direction d'Angers, et fonça tout droit vers le moulin.

— Cette fois-ci, c'est bien pour nous ! rugit Picard en se hissant dans l'embrasure de la lucarne.

L'appareil fut sur eux en quelques secondes. A travers la paroi bombée de la cabine, le pilote leur adressa un signe de la main qui les plongea dans la perplexité. Que voulait dire ce poing fermé, pouce tendu et pointé vers le ciel ?

— Un seul passager à la fois ? suggéra Vignoles. Le type tient sans doute à limiter les risques. Donc, ne nous bousculons pas au portillon !

L'Alouette se stabilisa à vingt mètres, cherchant son équilibre, puis descendit très doucement à l'aplomb de la lucarne. Le vent du rotor souffletait brutalement les rescapés qui se pressaient dans l'ouverture. Le panneau latéral glissa sur le flanc gauche de la cabine. L'échelle blanche en nylon se déroula comme un serpentin, puis le filin de secours terminé par une sangle à trois boucles. Picard les happa au vol. On ne s'entendait plus dans le vacarme du moteur et le sifflement des pales. L'appareil s'abaissa encore. Picard hésita une seconde, se retourna vers les deux autres.

— Grimpe ! hurla Vignoles. Ce n'est pas le moment de faire des embarras !... Et n'oublie pas de nous renvoyer le taxi !

Après avoir bouclé la sangle sous ses bras, Picard engagea ses pieds dans l'échelle flottante et s'abandonna. Un faible balancement l'emporta loin du mur. L'appareil s'éleva très doucement. Le pilote, penché au-dehors, observait son passager qui escaladait maladroitement les échelons. D'en bas, les deux autres suivaient son ascension avec un peu d'angoisse. Le grand Picard atteignit enfin le plateau de la carlingue et disparut à l'intérieur.

L'Alouette dériva brusquement de côté, remontant une pente invisible, puis s'effaça en quelques secondes du côté d'Angers.

— Dans dix minutes, peut-être moins, ce sera notre tour, déclara M. Sala avec beaucoup d'autorité. Il n'est pas question pour moi de partir avant vous... C'est entendu ?

Vignoles approuva en souriant, sans mot dire.

Ils s'accoudèrent ensuite à la lucarne, afin d'admirer à loisir le prodigieux ballet aérien qui redoublait d'activité avec le déclin du jour. Il fallait, comme eux, avoir vécu des heures tragiques au cœur de la tourmente pour apprécier pleinement la noblesse d'un tel spectacle, la volonté collective qui animait cette armée volante. M. Sala lui-même en perdait son latin ! Le bonhomme Kant n'était plus qu'une ganache, et sa *Critique de la raison* pure un ramassis de sornettes. « Fichtre oui ! ma thèse est une ânerie monumentale, songeait le petit pion avec une belle franchise. Une pensée claire et vigilante a d'autres champs de spéculation : il suffit d'ouvrir les yeux, de vivre avec son temps. »

Ainsi, à l'heure présente, les hommes frappés d'un grand malheur n'étaient plus abandonnés à eux-mêmes, on se refusait d'en faire des sacrifiés. En l'espace d'une seule nuit, leur commune détresse déterminait dans un pays entier une vague de dévouement qui s'exprimait par les actions les plus simples comme les plus viriles. Cette lutte acharnée contre la misère d'autrui était en vérité la seule guerre qu'on pouvait aujourd'hui mener dignement.

— Voilà notre Alouette ! annonça Vignoles.

Il regarda sa montre, puis releva les yeux vers l'horizon. Le soleil venait de s'engloutir derrière la falaise nuageuse montant de l'ouest, mais sa lumière rasante fusait encore dans le haut du ciel, enflammait la ronde inlassable des appareils.

— Nous n'avons plus qu'une demi-heure de jour, ajouta-t-il d'une voix brève. Vous êtes sûr de pouvoir vous débrouiller tout seul ?... Je serais vraiment plus tranquille si vous acceptiez de partir le premier... Sans façon ?

M. Sala secoua la tête :

— Ne vous faites pas de mauvais sang pour moi. Je me suis beaucoup dégourdi depuis deux jours.

L'Alouette arrivait, encerclait lentement le moulin en amorçant sa descente. D'un seul coup, elle passa de la lumière à l'ombre et se rapprocha du toit. L'échelle déroulée battit le bord de la lucarne. Vignoles attira le filin à lui, boucla rapidement la sangle autour de

sa poitrine. Il n'entendit pas les derniers mots hurlés par son compagnon.

— A tout à l'heure ! lui cria-t-il en se lançant dans le vide.

M. Sala l'encouragea d'un grand geste des deux bras.

Vignoles se sentit enlevé aussitôt, sans brutalité, comme en ascenseur. Il se hissa sans peine de barreau en barreau, les mains bien assurées sur chaque montant. Un dernier effort le porta jusqu'à la cabine. Le pilote l'attira par une épaule, lui fit signe de remonter l'échelle, de repousser le panneau. Vignoles se laissa tomber en boule sur le siège voisin.

L'habitacle était minuscule et vibrait fortement sous la giration invisible du rotor. En se penchant de côté, le garçon entrevit tout le pays inondé qui défilait sous l'appareil dans une glissade vertigineuse, avec ses îlots, ses épaves, ses ruines englouties qui apparaissaient ça et là à fleur d'eau et les méandres capricieux du courant. Il se tourna vers le pilote, un jeune sergent de l'armée de l'air, au visage souriant et détendu. Ils se saluèrent du coin de l'œil.

— Vous vous en êtes bien tiré ! Du reste, à votre âge, on fait cela comme un simple exercice aux agrès...

Il fallait hurler pour s'entendre.

— Sans nos signaux, cria Vignoles, vous passiez à côté du moulin !

Le pilote répondit par un mot saisissant qui résumait à la fois l'efficacité des servives de la Protection et le bon emploi qu'on y faisait des renseignements particuliers :

— Mais non ! dit-il en riant. *Nous avions votre adresse*... Si nous avons un peu tardé, c'est que toutes nos missions sont exécutées par ordre d'urgence. Malades ou blessés, vous seriez partis beaucoup plus tôt. Dans dix minutes, je vous ramène celui qui est resté... Nous arrivons !

Le soleil avait complètement disparu. La ville assombrie, où s'allumaient déjà quelques lumières, montait rapidement devant eux, ouvrant ses rues et ses places inondées qui réfléchissaient le ciel crépusculaire. L'Alouette rasa les derniers toits du quartier nord, se laissa glisser jusqu'au terrain d'Avrillé, terminus du pont aérien, et se posa légèrement près d'un Sikorsky qui venait d'atterrir.

Depuis le matin, le petit aéroport était devenu le siège d'un double trafic intense : d'une part, la navette incessante des hélicoptères entre la terre ferme et le pays inondé; d'autre part, le mouvement des camions, des cars et des voitures particulières qui remontaient vers Laval avec leurs cargaisons de sinistrés.

Vignoles sauta lestement de la cabine, les oreilles encore bourdonnantes.

— Je repars tout de suite ! dit le pilote en lui tendant la main. Mon dernier voyage. Prenez cette fiche et ne la perdez pas : elle porte un numéro qui vous est personnel et vous permettra de retrouver vos camarades. Bonne chance !

Le garçon courba instinctivement les épaules pour passer sous le rotor et suivit les passagers du Sikorsky qui se dirigeaient en silence vers un hangar de l'aéro-club transformé en centre d'accueil. La fiche du pilote portait le numéro P 72. Elle lui permit de franchir une douzaine de barrages, de se guider à travers la foule, de remonter toute une filière qui le fit aboutir sur la route, devant un car pullman dont le moteur tournait au ralenti.

La grande figure rouge de Picard se penchait à la portière.

— Dépêche-toi ! Je t'ai gardé une place.

— Où allons-nous ? demanda Vignoles, un peu ahuri.

— A Château-Gontier. Tout le collège est replié là-bas !

Il faisait déjà très sombre. De l'autre côté des barrières de l'aérodrome, l'Alouette s'arrachait doucement au terrain, puis faisait un bond vers le ciel.

— Attendons Sala, cria Vignoles.

— Impossible ! Notre car part tout de suite. Sala prendra le suivant, il en part un toutes les dix minutes. Monte !

M. Brossay faisait les cent pas devant la mairie de Château-Gontier, avec un groupe de « responsables » qui attendaient impatiemment, eux aussi, les cars de l'Orsec en provenance d'Angers. Il était encore inquiet, mais une grande satisfaction perçait néanmoins sous sa nervosité. Contre vents, bourrasques et marées, il avait réussi à garder la main sur son troupeau. Pourtant, douze heures plus tôt, à la pointe d'une aube dramatique, il avait marqué sept noms de disparus qu'on pouvait abandonner sans espoir au déluge. Le miracle s'était manifesté soudain dans le jour naissant. Le premier rescapé — un cancre, et de la pire espèce — lui était arrivé par le chemin des eaux avec 39° de fièvre, conduit par un professionnel de l'évasion qui s'était empressé de prendre le large après avoir claironné des nouvelles rassurantes.

Passé midi, en débarquant du gros Vertol qui le rapatriait du bois d'Arcy avec une quinzaine d'élèves, il en avait récupéré trois autres sur l'aérodrome d'Avrillé, et parmi eux le ci-devant Boisson de Chazelles. M. Brossay s'était fait violence pour ne pas serrer contre son cœur ces chiens mouillés, verts de froid, de faim et de fatigue. Et de quatre ! Il en manquait donc encore trois, mais le retour de ceux-ci ne pouvait plus tarder, et le directeur de Château-Milon affûtait déjà dans son esprit les termes d'un bulletin triomphal à roneotyper en cent exemplaires : cinquante pour les parents, cinquante pour la presse régionale : *Dans l'épreuve redoutable que le collège a traversée... Le sang-froid et l'héroïsme de nos enfants... La présence d'esprit, le dévouement de nos professeurs*, etc. Le *Fluctuat nec mergitur* étant déjà pris par Paris, il ne le retint pas. Du reste, il aurait été audacieux d'appliquer cette devise à des bâtiments qui dormaient depuis la veille sous douze mètres d'eau boueuse...

A SUIVRE



Picard engagea ses pieds dans l'échelle flottante.



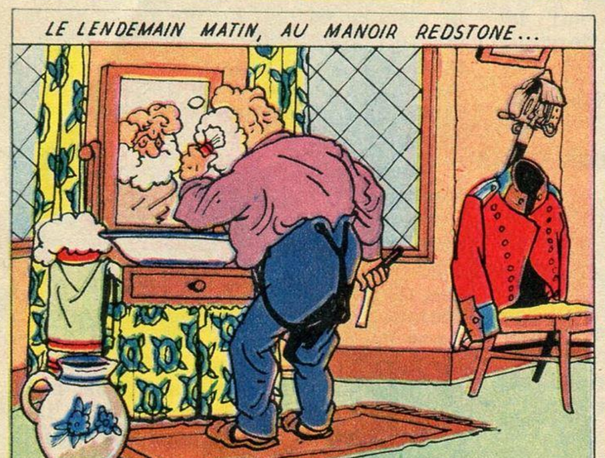
LA MISSION DU MAJOR REDSTONE



UNE AVENTURE D'HASSAN ET KADDOUR

DESSIN: J. LAUDY

On a volé l'argent du régiment au Major Redstone. Lord Ensimoore semble se réjouir de la mésaventure de son voisin...

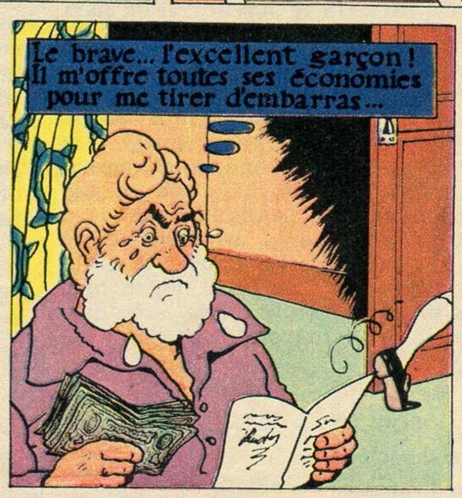


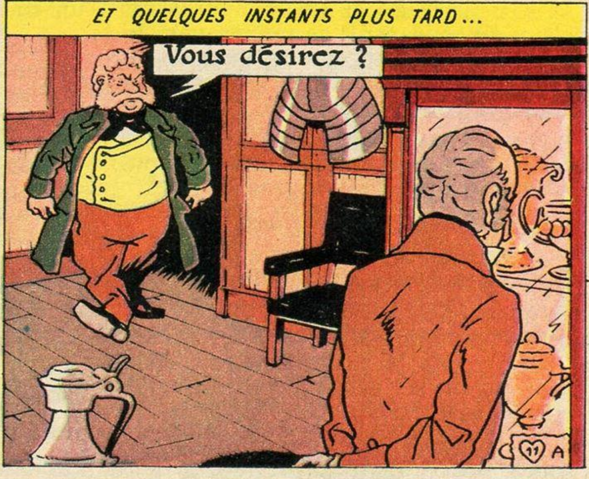


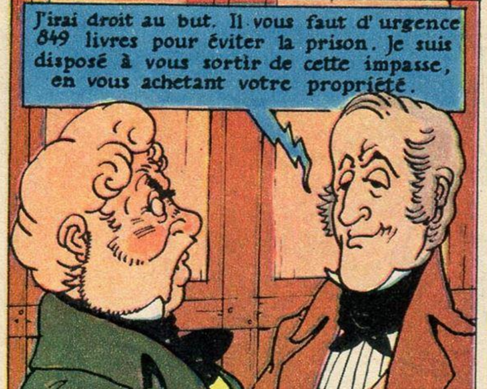


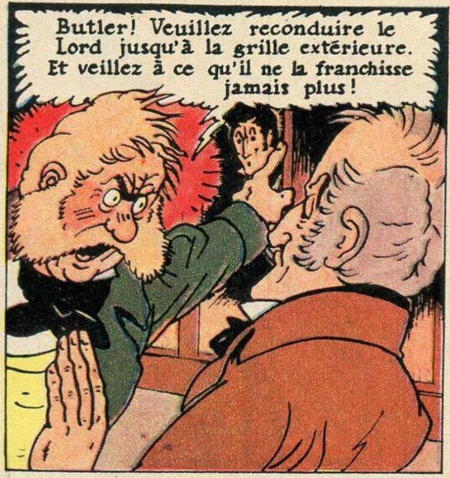




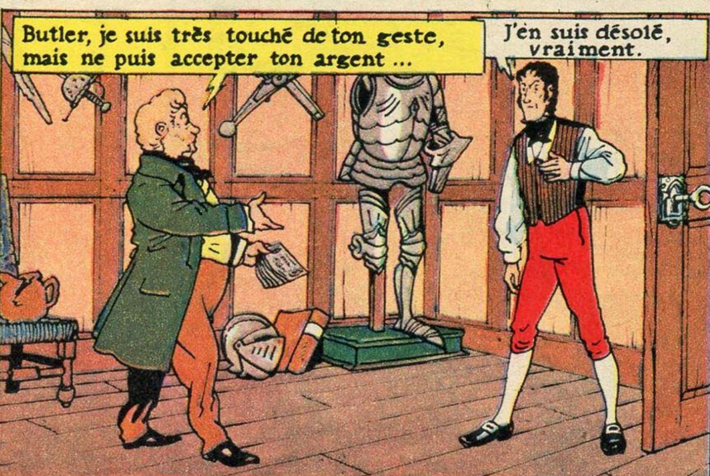
















ON A VOLE MILOU !

SOLUTION

Lamotte a commis le vol et a volontairement emprunté les souliers de Leruelle pour l'inculper. Il n'a oublié qu'une chose : c'est que les empreintes trop rapprochées trahissent sa petite taille, car elles ne correspondent pas à l'écartement des pas de Leruelle.

PLEINS FEUX SUR...

SOLUTION

Le héros énigmatique est le célèbre humoriste américain Mark Twain, auteur des « Aventures de Tom Sawyer ».

FAITES VOS JEUX

SOLUTIONS

1. Taureau, Bélier, Verseau (paysanne avec son broc)
2. Gémeaux (les poissonniers jumeaux), Balance, Poissons, Cancer (représenté par un crabe)
3. Capricorne, Lion, Sagittaire.

Ce journal doit être vendu au prix imposé et ne peut en aucun cas être compris dans un portefeuille de lecture, ni être donné en location.

L'hebdomadaire « TINTIN » est édité par les Editions du Lombard 1 à 11 av. P.-H. Spaak (Place Bara), Bruxelles 7. - C.C.P. 1909.16. - *Editeur-Directeur* : Raymond Leblanc, 9, av. I. Gérard, Bruxelles 16.
Rédacteur en chef : Marcel Dehaye.
Impression hélio : S.A. PERIODICA.

Canada : 20 cents. — Autres pays : 12 F.

TINTIN DANS LE MONDE

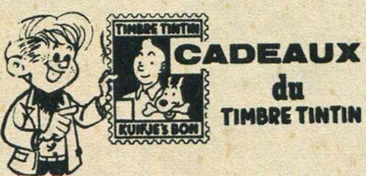
France : DARGAUD S. A. 31, rue du Louvre, Paris 2e.
Suisse : INTERPRESS S. A., 1, rue Beau Séjour, Lausanne.
Hollande : G.-H. RAAT, Doklaan, 129, Rotterdam Zuid.
Canada : PERIODICA Inc., 5090, av. Papineau, Montréal 34 (Qué)

ABONNEMENTS

	Belgique	*Canada*	*Autres pays*
3 mois	120.— F.	$ 2,75	130,— F.
6 mois	230.— F.	$ 5,50	260,— F.
1 an	450.— F.	$ 10.—	520,— F.

REGIE PUBLICITAIRE





La Géographie en photos-couleurs :
Belgique : Tome 1 : 9 séries de 10 chromos
Tome 2 : 8 séries
Europe : Tome 1 : 10 séries
Tome 2 : 10 séries
Tome 3 : 10 séries
Tome 4 : 10 séries
Amérique : Tome 1 : 10 séries
Par série : 50 points.

Chromos Histoire du Monde :
Tome I : 11 séries de 15 chr.
Tome II : 11 séries.
Tome III : 11 séries.
Par série : 50 p.

Les Chromos TINTIN :
Aviation 1 : 10 séries.
Aviation 2 : 10 séries.
Aérostation : 6 séries.
Automobile : 10 séries.
Marine 1 : 10 séries.
Par série de 6 chromos : 100 p.

Les chefs-d'œuvre de la Peinture :
18 séries de 5 tableaux en couleurs. Par série : 200 p.

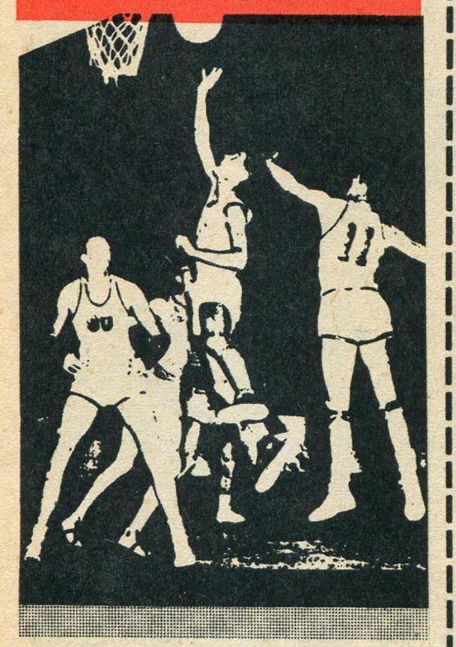
Le portefeuille TINTIN : 200 p.
Le puzzle sur bois : 500 p.
Mascotte Milou : 300 p.

Albums à colorier : 100 p
Abonnement de 5 numéros au journal LINE 350 p
Abonnement de 5 numéros au journal TINTIN : 500 pt.

ALBUMS :
Aviation I et II - Automobile - Marine :
Toilé : 60 F - Cartonné : 50 F
Belgique I et II
Europe I, II, III et IV
Amérique I Par album : 29 F.
Histoire du Monde I, II et III : 29 F.
Chefs-d'œuvre de la Peinture :
Tome I et II 50 F.

Envoie tes points au TIMBRE TINTIN, 1 à 11 av. P.H. Spaak, Bruxelles 7, ou échange-les au MAGASIN TINTIN, même adresse, ou dans tous les Magasins A L'INNOVATION.

Pour avoir beaucoup de
POINTS TINTIN
MATERNE - PORTE PLUME LE TIGRE - JU'CY & WHIP - TOSELLI - PALMOLIVE - COLGATE - PROSMANS - NOSTA - VANDENHEUVEL - HACOSAN - PANA - CLE D'OR - PALMAFINA - LA COLLECTION DU LOMBARD - FRUITS TINTIN. - VICTORIA -



Londres 1948

Après avoir, dans ce tournoi mémorable, éliminé plusieurs des grands favoris, le Chili et le Brésil notamment, l'Equipe de France disputa la première place aux invincibles et gigantesques Américains.
Et, dans cette ultime partie, l'un des joueurs français les plus brillants, fut, une fois encore, le meilleur marqueur de notre équipe. Bob Curland et ses équipiers l'emportèrent bien sûr, mais quelle grande journée pour le Basket français !

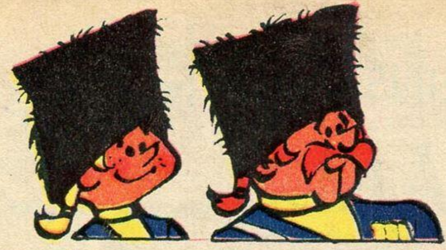
1° - De quel événement s'agit-il ?
2° - De quel champion français s'agit-il ?

Epreuve N° 3

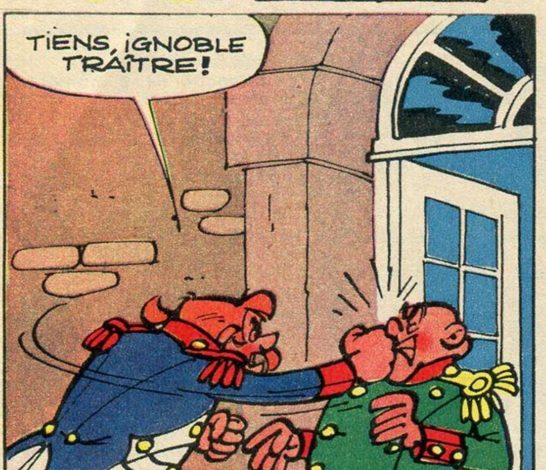
à découper et à garder précieusement



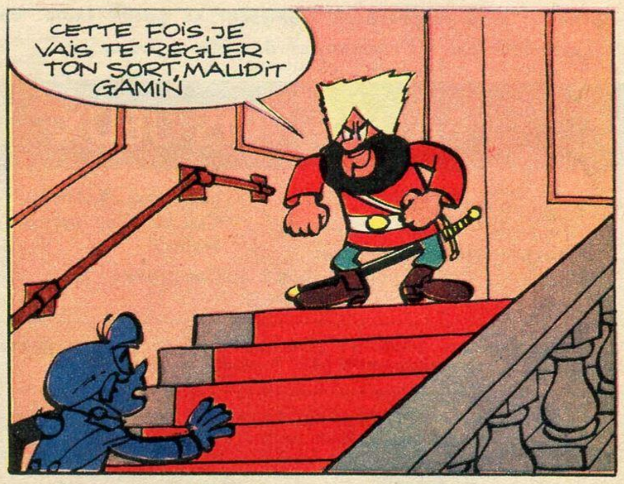
RATAPLAN et le

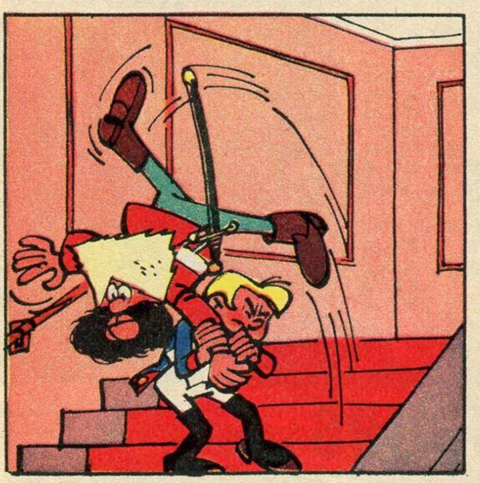


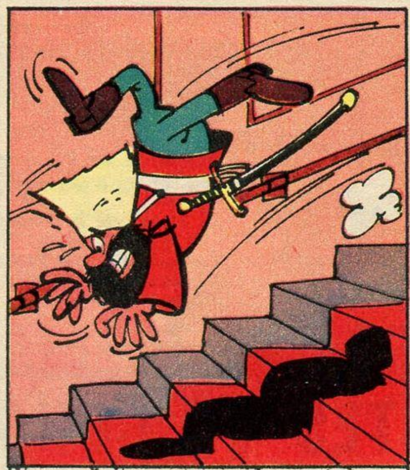
Alors que leur régiment approche, nos amis s'aperçoivent qu'i

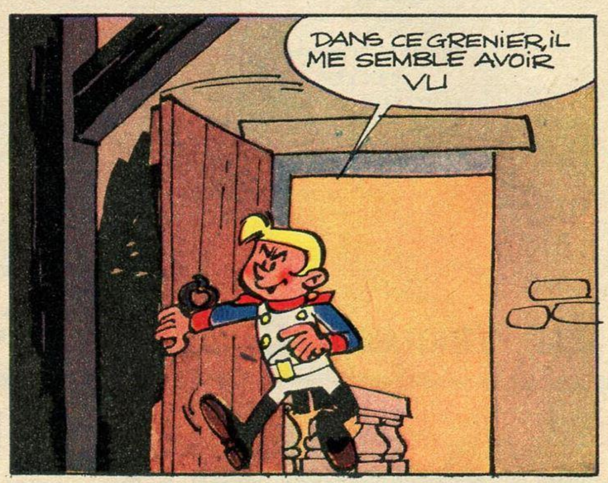


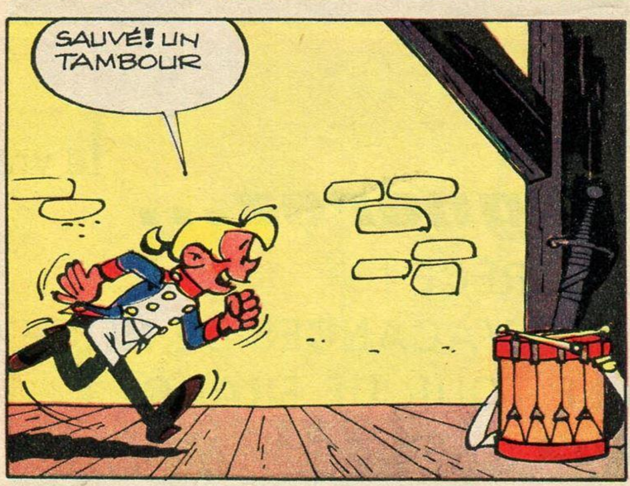


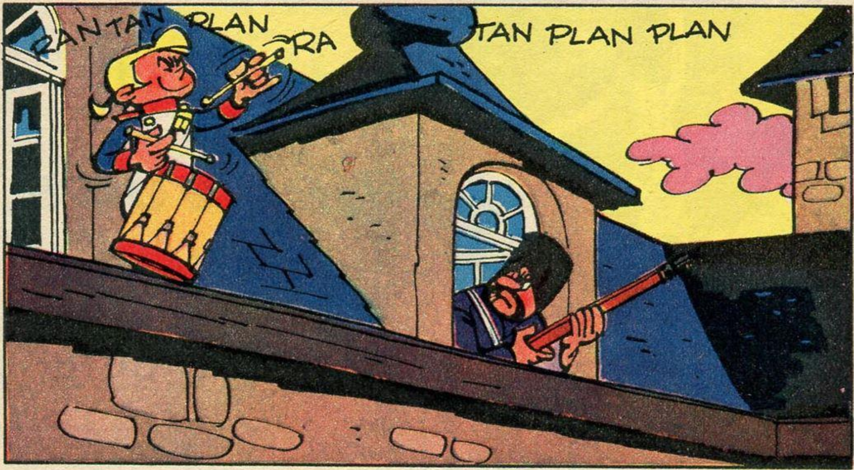




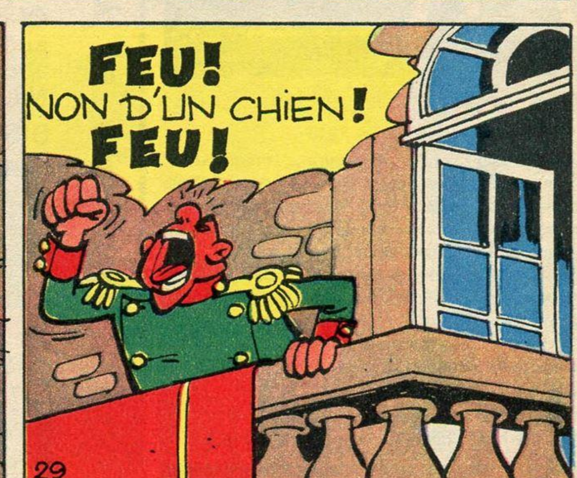












prince de Jitomir



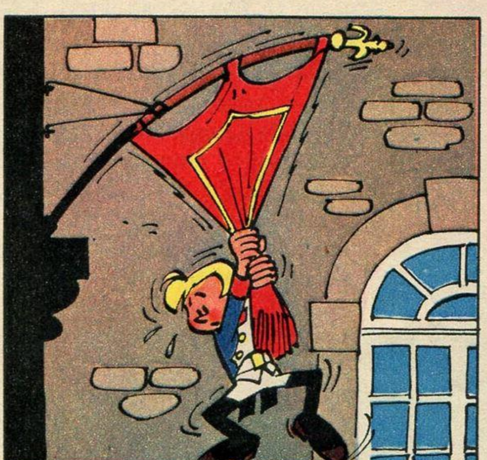
DESSINS BERCK. TEXTE Y. DUVAL

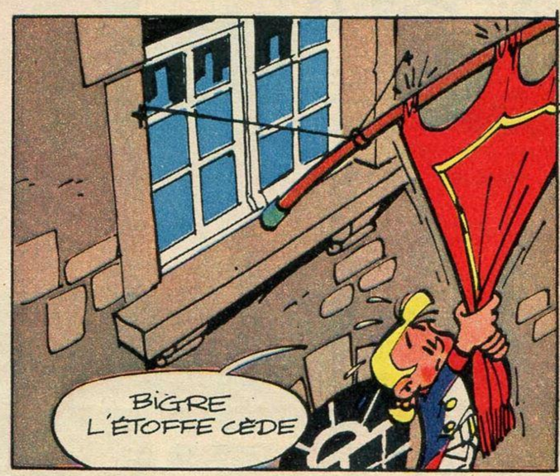
...ont tombés dans un guet-apens tendu par Kromyr...







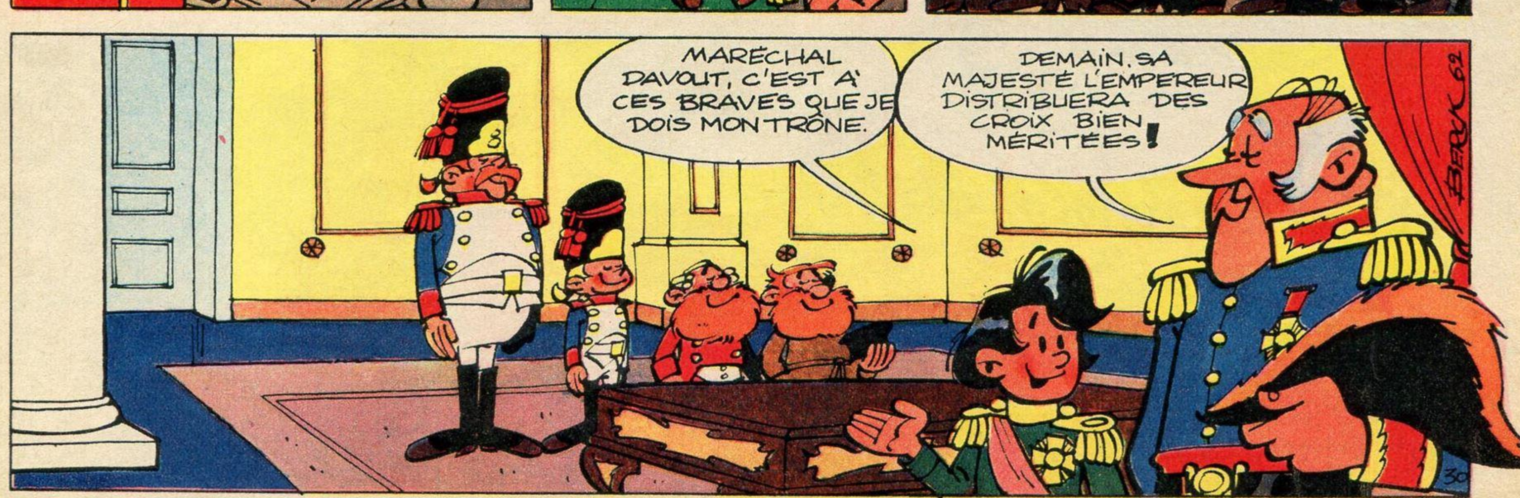








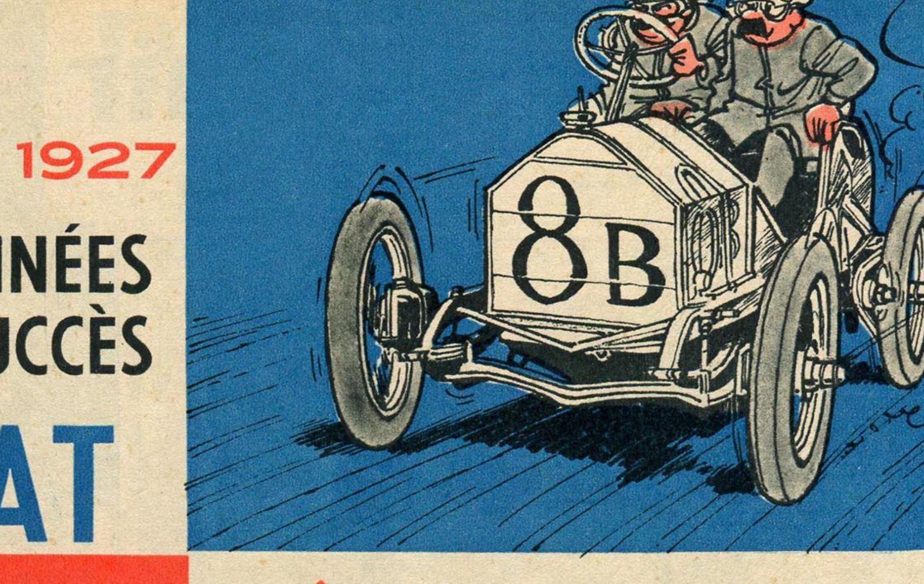


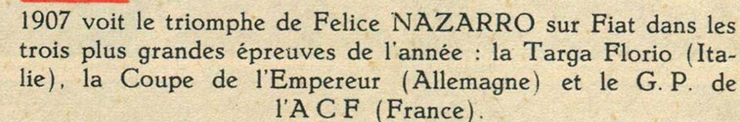


FIN



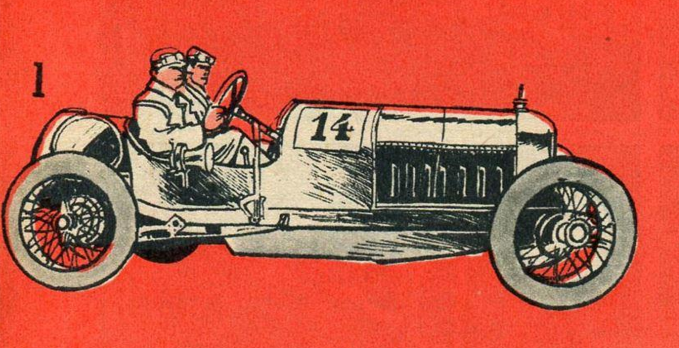
1902 1927
25 ANNÉES DE SUCCÈS
FIAT

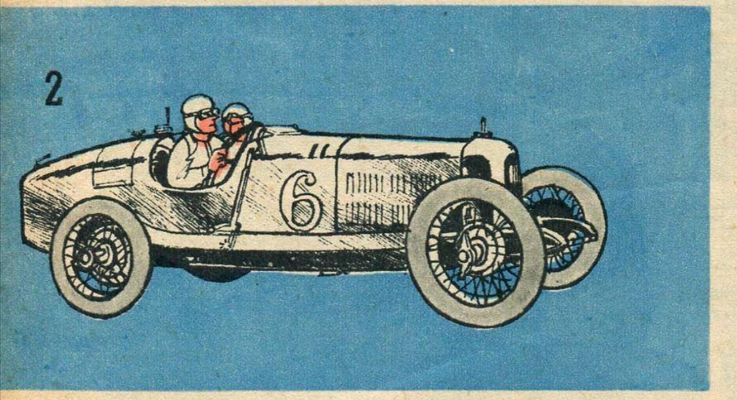


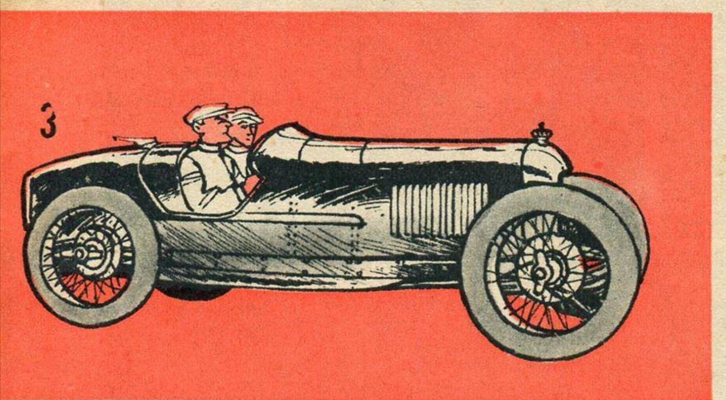


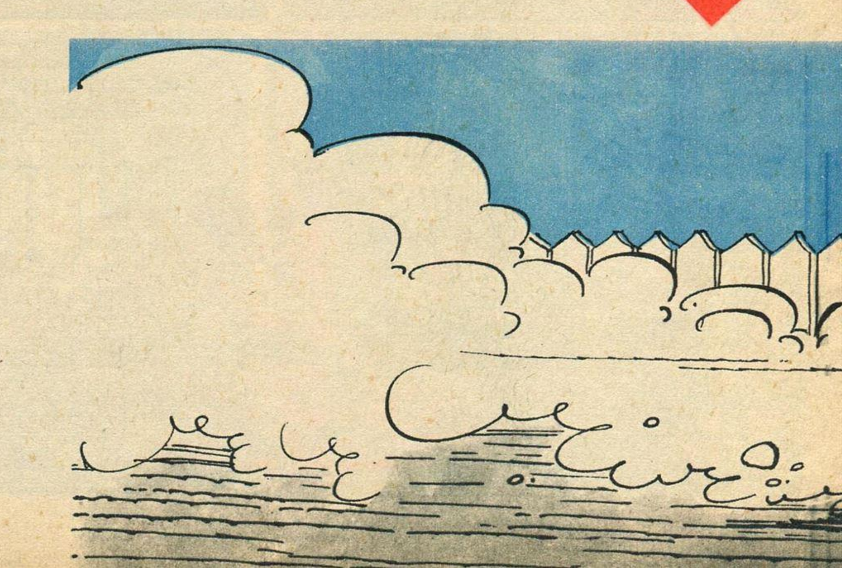
1907 voit le triomphe de Felice NAZARRO sur Fiat dans les trois plus grandes épreuves de l'année : la Targa Florio (Italie), la Coupe de l'Empereur (Allemagne) et le G.P. de l'A C F (France).
A la Targa Florio, il remporta la victoire au volant d'une 4 cylindres de 7.358 cc. (!) à 54,086 km/h de moyenne.
Dans la Coupe de l'Empereur, sa Fiat « 8-B » (notre dessin) est équipée d'un quatre cylindres de 8.000 cc. (!!) d'une puissance de 72 CV (la même puissance que la 1300 d'aujourd'hui). Il se classe premier à 84,680 km/h de moyenne devant une « PIPE » belge (!) pilotée par Hauvast, tandis que ses coéquipiers Wagner et Lancia prennent les 5e et 6e places.
A l'A C F, où il gagne à 113,637 km/h de moyenne, sa Fiat G P est toujours une quatre cylindres, mais cette fois de 16.277 cc.(!!!), qui dépasse les 200 km/h.

La dernière participation de Fiat à un G. P. date de 1927. C'est au Grand Prix d'Italie que Pietro Bordino mena cette belle 1500 cc. à la victoire.
Le moteur à 12 cylindres de cette voiture se composait de deux blocs parallèles de 6 cylindres chacun. La distribution était assurée par 3 arbres à cames en tête, l'arbre à cames central commandant les 2 rangées de soupapes intérieures. Alimentée par l'intermédiaire d'un compresseur, cette mécanique se révéla exceptionnelle pour l'époque puisqu'elle développait une puissance de 187 CV et pouvait tourner à 8.000 t/m en dépit de ses deux villebrequins et de sa complexité générale. Le Grand Prix d'Italie fut sa seule course et cette participation ultime de la Fiat à un G.P. s'effectua à l'insu du Grand Patron G. AGNELLI qui n'apprit cette victoire que par les journaux, alors qu'il se reposait sur la Riviera... On ne parla plus jamais du célèbre type 408 !









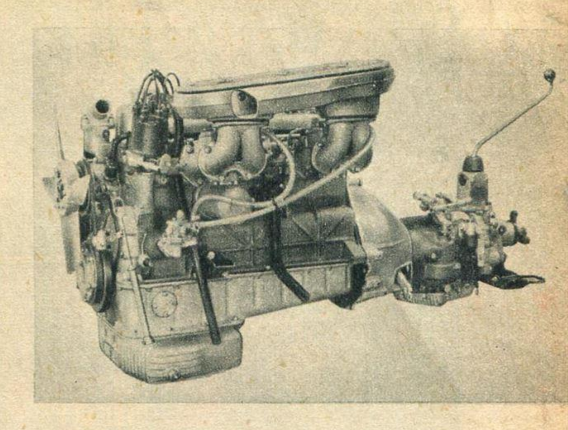
1 Fiat S. 57/148 (1919).

2 Fiat « 801 » (1921).

3 Fiat 2 litres (1922).



FIAT ET LA COMPÉTITION



DES les premières années de son existence, la Fiat, sous l'impulsion de Carlo et Roberto Biscaretti di Ruffia, s'est lancée dans les grandes compétitions automobiles internationales. A cette époque, chaque course est le prétexte de réjouissances populaires extraordinaires et le prestige du vainqueur et de sa voiture est immense...

De 1902 — victoire dans le Tour automobile d'Italie (2.141 km) — à 1927 — victoire au Grand Prix de Monza —, la firme turinoise amassera un nombre impressionnant de succès qui établiront sans équivoque le prestige de sa production industrielle.

Lorsqu'il sera décidé en 1927 de mettre fin à la participation officielle de la firme aux grandes compétitions internationales, sans toutefois renoncer à produire des voitures à caractère sportif, la Fiat continuera à se tenir au courant des progrès techniques apportés sans cesse par la course. D'une part, les plus grandes facilités seront accordées aux spécialistes de la transformation des mécaniques Fiat pour développer et expérimenter des moteurs « modifiés » en compétition. D'autre part, en s'attachant les services d'ingénieurs ayant une grande expérience de la compétition — tel aujourd'hui Aurelio Lampredi, ingénieur en chef chez Ferrari jusqu'en 1956 —, la Fiat ne manque pas d'introduire du sang frais dans les veines de sa production courante... Pour s'en assurer, il suffit de soulever le capot d'une 1300/1500 ou d'une 1800 B/2300, ou mieux encore, et à plus forte raison, celui du Coupé 2300 S !

PHILIPPE.

Quelques grandes épreuves dans lesquelles les Fiat se distinguèrent souvent entre 1902 et 1927.

— Tour d'Italie
— Susa-Mont Cenis
— Brescia-Cremone-Mantoue-Brescia
— Course de côte du Mont Ventoux
— Targa Florio
— Coupe de l'Empereur
— Grand Prix de France
— Brookland
— Circuit de Fano
— PARMA — Poggio di Bercetto
— Grand Prix d'Italie
— Grand Prix d'Europe
— Coupe des Alpes

Les grands pilotes de Fiat

Vincenzo Lancia (1881-1937).
Lancia fut, avec Nazarro, l'un des tout premiers pilotes de la Fiat. Excellent conducteur, il conquit de très belles victoires en Italie et aux Etats-Unis avant de fonder sa propre firme.

Felice Nazarro (1881-1940).
Nazarro était surnommé le « métronome du volant » tant grande était la précision de son pilotage et sa régularité.

Pietro Bordino (1890-1928).
Bordino, ou le « Démon Rouge », eut l'honneur de remporter la dernière victoire de Fiat au G. P. de Monza en 1927. L'année suivante, il se tuait à Alexandrie par la faute d'un chien.

Alessandro Cagno.
Pilote et aviateur, Cagno fut un collaborateur de grande classe pour la Fiat. Il possède un palmarès de grande valeur.

Carlo Salamano.
Aujourd'hui, malgré ses 70 ans, Salamanco reste pilote à la Fiat où il est maître essayeur.

En admirant ce moteur, qui oserait encore nier l'importance de la compétition!

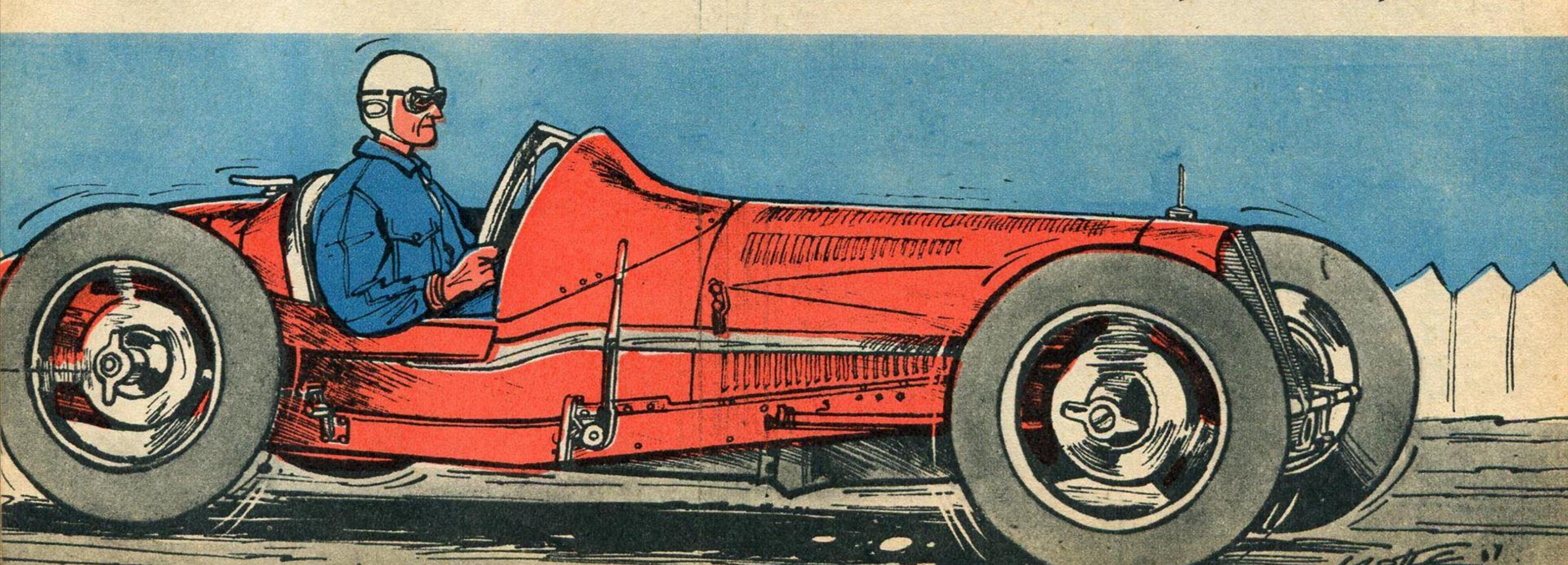
SOUS le capot de la Fiat 2300 « S », on trouve ce magnifique moteur à 6 cylindres en ligne dérivé directement de celui de la berline 2300. Le coupé « 2300 S » est actuellement unique dans sa catégorie de prix, tandis que ses performances routières, pratiquement utilisables, la classent parmi les plus rapides et les plus chères grand tourisme du moment.

Pourquoi le cacher ? La 2300 est «LA» voiture de l'ingénieur Aurelio Lampredi qui rêvant sans doute au chant des 12 cylindres Ferrari, a voulu créer sa GT à partir d'éléments mécaniques de production courante.

Construite sur la même plateforme que la berline de série, la 2300 « S » conserve donc le même empattement, ce qui lui confère une très grande habitabilité et un extraordinaire coffre à bagages. La suspension a toutefois été revue et le diamètre des freins à disque avant augmenté.

Le moteur de la berline a reçu de nombreuses améliorations pour conserver toute sa robustesse tout en développant, en version « S », 150 CV (SAE). Il faut remarquer aussi que le moteur est alimenté par deux carburateurs double corps, et non trois double corps comme le faisait Abarth sur ses 2200 et 2400 dérivées des Fiat 2100 et 2300.

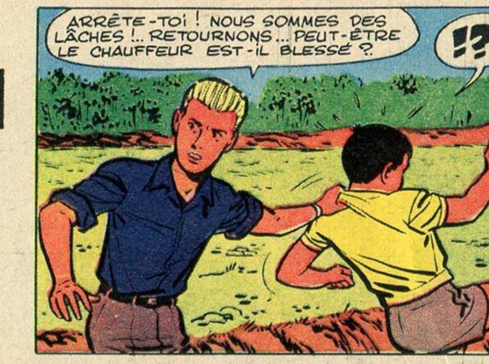
La boîte à quatre vitesses est aussi celle de la conduite intérieure 2300, mais est commandée par un levier au plancher.

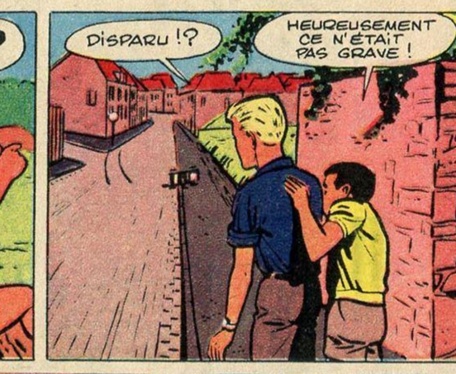


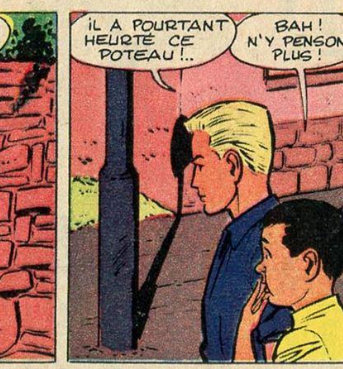
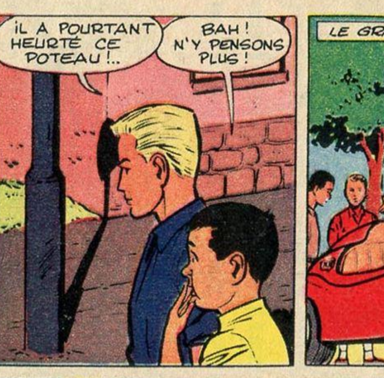
GRAINE DE CHAMPION

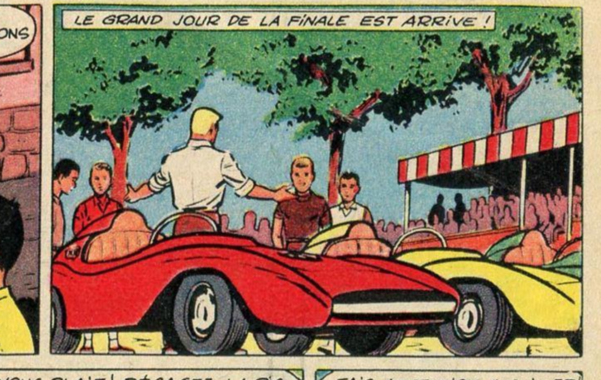
Une passionnante histoire offerte par



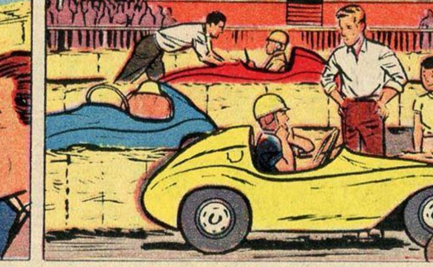
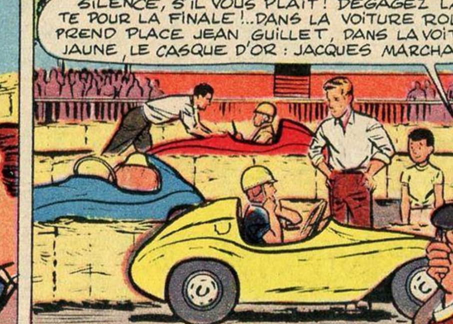




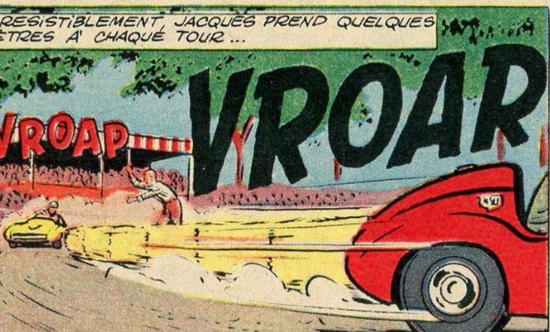
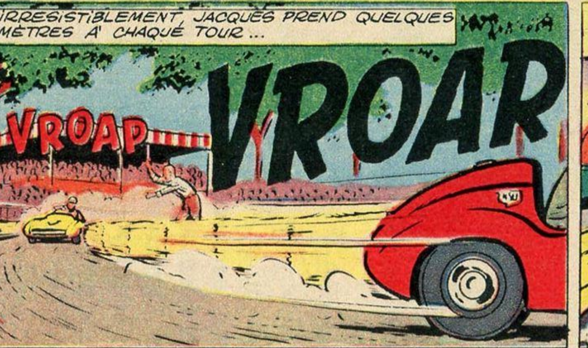
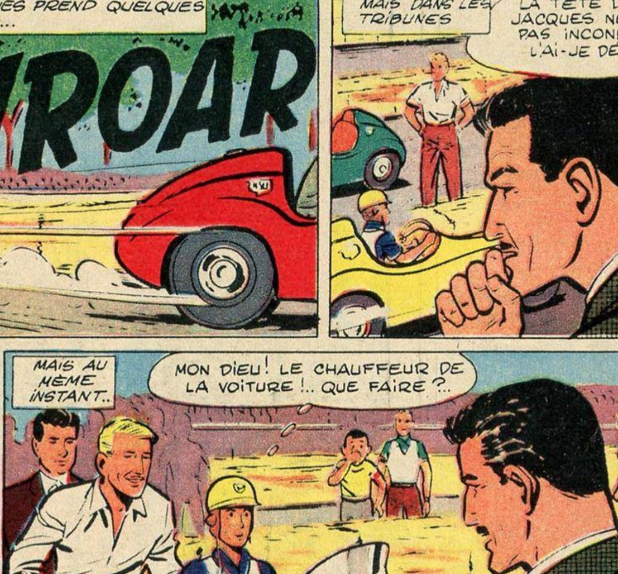




















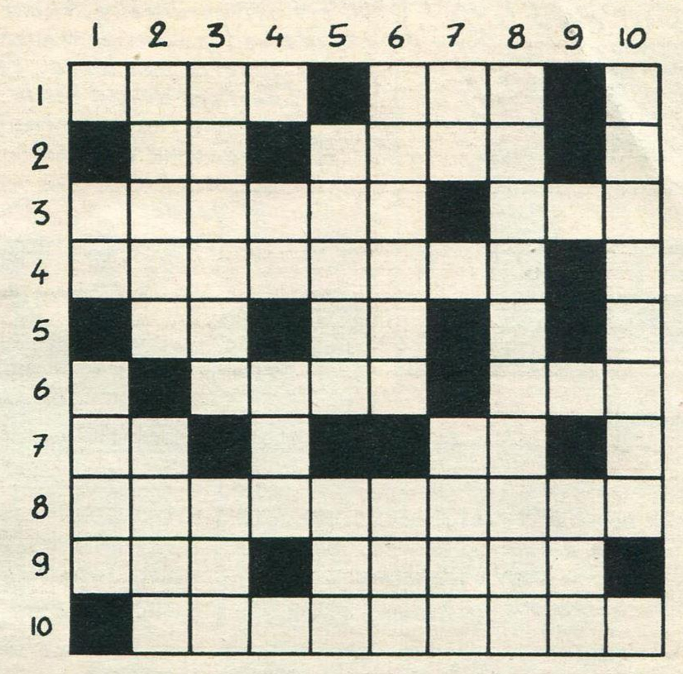
(A suivre)

publiart*

Ne manque pas de t'inscrire aux circuits de la **ROUTE DES JEUNES BP** lorsqu'ils passeront dans ta ville : **TOURNAI**, Grand-Place, du **25** au **27 avril** — **ANVERS**, Place Verte, du **28 avril** au **1er mai** — **ROULERS**, Grand-Place du **3** au **6 mai**.

MOTS CROISES

TINTIN ET L'EUROPE



HORIZONTALEMENT.

1. Tintin et Milou le sont. Début d'éclipse. — 2. Note de musique. Celui d'une faute vous fait bénéficier d'un demi pardon. — 3. Fait partie de l'Europe des Six. Trois lettres qui se suivent dans la capitale belge. — 4. Fait partie de l'Europe des Six. — 5. Conjonction de subordination. Participe passé du verbe avoir. — 6. Auxiliaire. Cap tunisien. — 7. Dit par les citoyens américains à la naissance du Marché Commun. Interjection pour appeler. — 8. Six pays d'Europe la constituent. — 9. Ville d'eau en Belgique. Adjectif possessif. — 10. Fait partie de l'Europe des Six.

VERTICALEMENT.

1. Deux lettres de fable. Ils sont, proverbialement, solides. — 2. Petits fruits que vous cherchez le long des chemins. Célèbre vedette du foot-ball européen. — 3. Fait partie de l'Europe des Six. A l'école, accompagne une mauvaise note. — 4. Chœur d'ange. Celui que vous chantez a deux châteaux. — 5. Sa production est à l'origine de l'union de six pays européens. Article indéfini. — 6. Sa robe est violette. Petit s'il s'agit de Jean, Paul ou André. — 7. Adjectif démonstratif ou initiales de l'Europe des Six. Pressa. — 8. Fait partie de l'Europe des Six. — 9. Dix pour les Anglais. — 10. Fait partie de l'Europe des Six.

SOLUTION LA SEMAINE PROCHAINE

PLAISIR DE LA LECTURE

VOICI les vacances de Pâques : de nouveaux livres nous sollicitent. Dans une nouvelle collection : « Tous frères », les Editions Casterman présentent « Le Cardinal Lavigerie » et « Les Martyrs noirs de l'Ouganda », par Pierre Laridan, ainsi que « Le Docteur Lumière », par Armand Duval, tandis que Michel Carrouges nous intéresse à la vie pittoresque et palpitante de « Charles de Foucauld » dans la collection « La Terre Promise ». Ces quatre volumes sont admirablement illustrés par René Follet.

D'autre part, la collection « Relais » s'enrichit de quatre nouveaux romans : « L'Ecole des saboteurs », par Serge Vaculik, « Les Jeunes chasseurs de fourrures », par Robert Ballantyne, « Mission dans l'Arctique », par Douglas Castle, et « Trois garçons et une camera », par Paluel-Marmont. De l'aventure, du suspense, du mystère.

Enfin, les plus jeunes n'ont pas été oubliés puisque Charles Deulin a écrit pour eux « Les Trois pommes d'Orange », que Marcelle Vérité mène « Poulette des champs » au royaume de l'amitié et que Gilbert Delahaye, avec « Le Petit ingénieur », les initie à un beau métier.

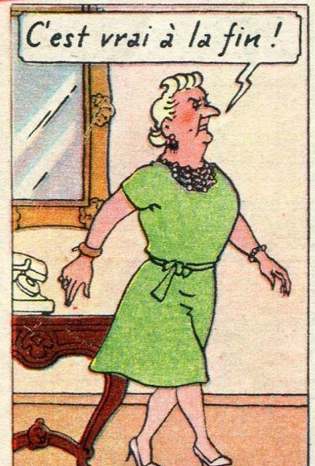
Un dixième album s'ajoute à la collection « Petzi ». Les tout-petits retrouveront, cette fois, « Petzi en plongée » avec le même enthousiasme.



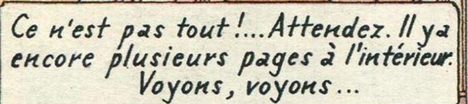
LES BIJOUX DE LA CASTAFIORE

PAR HERGÉ

L'ouragan souffle sur Moulinsart : le nombre des victimes ne cesse de croître.











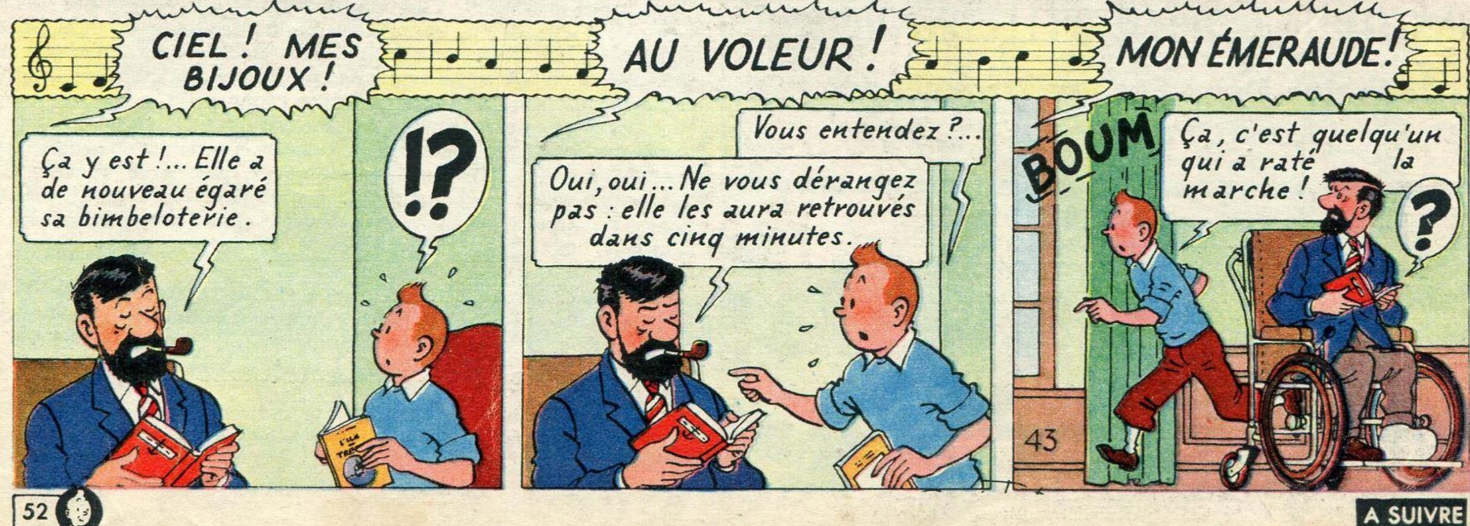












A SUIVRE